Strade Ferrate Romane.

ATTI ORGANICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA

DELLE STRADE FERRATE ROMANE.

FUSIONE IN UNA SOLA GRAN SOCIETÀ

DELLE

SOCIETÀ DELLE STRADE FERRATE LIVORNESI, MAREMMANA, CENTRALE TOSCANA E ROMANE.

LEGGE, TRATTATO, CONVENZIONE, CAPITOLATO D'ONERI E ALLEGATI.

LEGGE, TRATTATO, CONVENZIONE,
CAPITOLATO D' ONERI.

Strade Ferrate Romane.

ATTI ORGANICI

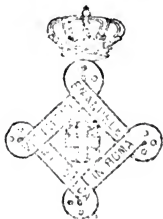
DELLA SOCIETÀ ANONIMA

DELLE STRADE FERRATE ROMANE.

FUSIONE IN UNA SOLA GRAN SOCIETÀ

DELLE

SOCIETÀ DELLE STRADE FERRATE LIVORNESI, MAREMMANA, CENTRALE TOSCANA E ROMANE.

LEGGE, TRATTATO, CONVENZIONE, CAPITOLATO D'ONERI E ALLEGATI.

FIRENZE,

TIPOGRAFIA DI G. BARBÈRA.

1865.

LEGGE

del dì 14 Maggio 1865.

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato,

Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1. È approvata la convenzione stipulata il 22 giugno 1864 per la fusione in un' unica Compagnia delle Società delle strade ferrate Livornesi, Maremmana, Centrale-Toscana e Romane, e per la concessione alla medesima Compagnia delle nuove linee indicate nella convenzione succitata.

Quest' approvazione è vincolata all' esecuzione dei patti contenuti negli atti addizionali 23 novembre 1864 e 6 febbraio 1865.

Restano fermi i diritti di rimborso che spettassero allo Stato per le spese fatte e da fare a favore delle singole Società che entrano nella fusione.

La Società è autorizzata ad abbandonare le gallerie del Mesco e della Biassa per sostituirvi quanto alla prima il giro del Capo Mesco, e quanto alla seconda il giro verso Campiglia, a condizione per altro che stia dentro i limiti del contratto originario quanto alle pendenze ed alla lunghezza totale ed alle curve della strada, e semprechè questa mutazione sia giustificata da ostacoli non superabili nel limite di tempo appresso indicato.

Il tronco di strada fra Levanto e la Spezia dovrà essere al più tardi aperto entro il 1870, ed a questa condizione il Governo abbuonerà alla Compagnia due milioni in compenso dei lavori che per il cambiamento della traccia resteranno inutili, o della spesa che dovrà sostenere per applicare dei mezzi straordinari di perforazione quando si mantenesse la traccia attuale, mantenuti fermi pel restante della linea del littorale Ligure i termini stabiliti per l' ultimazione dei lavori.

Art. 2. Sono pure approvate le seguenti convenzioni:

a) Quella conchiusa li 30 giugno 1864 tra i Ministri delle Finanze e dei Lavori Pubblici ed i rappresentanti delle strade ferrate Lombarde e dell' Italia centrale per la cessione delle linee dello Stato, del servizio di navigazione sui laghi e dell' esercizio di diverse linee sociali, sotto le condizioni dichiarate nel capitolato annesso alla convenzione. ferme le modificazioni riguardanti tanto la convenzione quanto il capitolato, che sono state convenute coll' atto suppletivo 2 febbraio 1865 e colle successive variazioni e aggiunte assentite con atto del 17 febbraio 1865 dai rappresen-

tanti della Società ed alla condizione, che tutti indistintamente i prodotti delle linee, dei servizi e degli esercizi predetti che si riferiscono all'epoca anteriore alla consegna da farsi a' termini dell'art. 23 del capitolato, spetteranno allo Stato.

All'art. 6 del capitolato annesso alla convenzione in data 30 giugno 1864 colla Società delle ferrovie Lombarde e dell'Italia centrale, dopo le parole *Ivrea-Aosta*, sono aggiunte le seguenti: *Mortara-Vercelli.* Il corrispettivo per l'esercizio della linea Mortara Vercelli sarà determinato dalle norme dell'articolo 37.

Nel capoverso dell'articolo 58 del capitolato annesso alla convenzione 30 giugno 1864, alle parole *nella stazione di Torino*, sono sostituite le seguenti: *nelle stazioni delle ferrovie cedute.*

b) Quella conchiusa nel predetto giorno 30 giugno colla Società cessionaria degli eredi Ferrante per la costruzione di una ferrovia da Vigevano a Milano per Abbiategrasso, con rinuncia alla già ottenuta concessione della linea Mortara-Vercelli.

La scadenza della presente convenzione è fissata alla data medesima di quella accordata alla ferrovia Mortara-Asti-Casale, cioè toccherà il suo termine di 99 anni contemporaneamente a quello della ferrovia Cavallermaggiore-Alessandria.

c) Quella pur conchiusa nel giorno suddetto colla Società anonima concessionaria della ferrovia Cavallermaggiore-Alessandria per la costruzione di una strada ferrata che, diramandosi dalla linea già concessa, giunga a Mortara per Asti e Casale.

d) Quella conchiusa il giorno 21 maggio 1864 e completata colla dichiarazione 30 giugno stesso anno coll'ingegnere Gaetano Capuccio, per la quale si concede la costruzione e l'esercizio di una linea di ferrovia da Torino a Ciriè.

Art. 3. Le strade ferrate da Genova a Torino e da Alessandria al Lago Maggiore, contemplate nella prima convenzione di cui parla il precedente articolo, continueranno ad essere ipotecate in guarentigia della rendita alienata in forza della legge del 26 giugno 1851 e del relativo R. Decreto 22 luglio successivo.

Quest'ipoteca costituita per legge non abbisogna, ond'essere conservata, di alcuna formalità.

Art. 4. Il Governo è autorizzato a stipulare definitivamente con la Società Italiana per le strade ferrate meridionali la convenzione 28 novembre 1864, annessa alla presente legge, con le modificazioni ed aggiunte accettate con atto del 9 febbraio 1865.

All'art. 16 della convenzione del 28 novembre 1864 stipulata tra i Ministri delle Finanze e dei Lavori Pubblici e la Società concessionaria delle strade ferrate meridionali è surrogata la disposizione seguente:

« La Società è autorizzata a realizzare il capitale necessario all'adempimento degli obblighi che ha assunto colla presente convenzione, per un terzo d'azioni e per due terzi d'obbligazioni. »

All'art. 21 del capitolato annesso alla convenzione del 21 agosto 1862, stipulata colla Società delle strade ferrate meridionali, è aggiunta la disposizione seguente:

« La sorveglianza esercitata dall'amministrazione

superiore, finchè l'annuo prodotto non raggiunga il limite necessario per isgravare il Governo dal pagamento di qualsivoglia sovvenzione chilometrica, si estenderà anche a riconoscere se il servizio venga regolarmente eseguito da un personale sufficiente e capace, tanto nelle stazioni quanto lungo la via, ed occorrendo l'amministrazione superiore potrà prescrivere, sentita la Società, quegli aumenti e cambiamenti nel personale medesimo, quelle disposizioni e modificazioni negli ordini di servizio e nelle tariffe, che sieno richieste dallo scopo di favorire un maggior movimento ed un aumento nel prodotto. »

Qualora nell'ulteriore sviluppo della rete delle ferrovie si riconoscesse la convenienza di eseguire le due linee di Popoli–Avezzano e di Conza, e la Società delle strade ferrate meridionali non volesse giovarsi del diritto di prelazione, essa e le altre Società concessionarie esistenti saranno in obbligo di cedere al Governo e alle Società concessionarie, mediante compensi, il diritto di passaggio e l'uso delle stazioni da Foggia a Candela e da Napoli a Contursi, da Pescara a Popoli e da Avezzano a Ceprano.

Art. 5. Il Governo del Re presenterà nella prossima sessione legislativa un progetto di legge per la classificazione delle ferrovie e per la costituzione di consorzi provinciali e comunali allo scopo di concorrere alla costruzione delle linee complementarie della rete ferroviaria del Regno.

Art. 6. Il Governo è autorizzato:

a) A concedere nel più breve termine possibile

all' industria privata un tronco di strada ferrata che congiunga per la comunicazione più diretta Salerno a Sanseverino ed Avellino;

b) A far costruire da alcuna delle Società concessionarie delle linee già in esercizio da Napoli a Salerno e da Cancello a Sanseverino, nel punto del loro maggiore avvicinamento, non che della maggiore convenienza, i chilometri di ferrovia necessari per lo allacciamento di dette linee;

c) A dare una sovvenzione annua di L. 100,000 per la costruzione di una strada ferrata da Solmona all' incontro della linea da Popoli a Rieti, in modo che questo tronco possa servire a far cessare la interruzione da Solmona ad Avezzano, quando, costrutta la linea da Avezzano a Ceprano, venisse riconosciuta la utilità del valico di Fucino;

d) Ad accordare, colla garanzia di un *maximum* di rendita chilometrica lorda di L. 20,000, la concessione di una linea da Cremona al confine mantovano, quando però risulti che ne sia assicurata la congiunzione colla città di Mantova, ed il rannodamento colle linee venete, e riservati i diritti di prelazione secondo le convenzioni vigenti colla Società Lombarda e Italo-centrale;

e) A concedere anche all' industria privata una strada ferrata da Candela sino presso a Melfi e la fiumana di Atella con una sovvenzione annua di lire cento mila, ed a far eseguire gli studi per la prolungazione di questa linea per Venosa, Gravina, Altamura e Gioia;

f) A fare durante il biennio successivo alla pubblicazione della presente legge, concessioni di ferrovie per Decreto Reale a favore dell' industria privata e di quelle Provincie e Comuni che provvederanno alle spese occorrenti senza aggravio del pubblico tesoro, sempre sotto l' osservanza delle condizioni generali stabilite dalla legge organica sulle opere pubbliche, e per la durata non maggiore d' anni 90, incoraggiandole con le esenzioni e franchigie già ammesse negli articoli 350, 50, 53, 54, 55 del capitolato d'oneri approvato per la ferrovia da Gallarate a Varese con legge 11 agosto 1863.

Art. 7. È fatta facoltà al Governo di conchiudere entro quattro mesi dalla data della promulgazione della presente legge, colla Società della ferrovia di Savona, una convenzione per concederle una garanzia del 6 per cento su quel capitale che sarà reputato indispensabile per condurre a termine l' impresa, e che in nessun caso potrà oltrepassare la somma di 54 milioni, a condizione che la detta Società rinunzi agli otto milioni che le sarebbero ancora dovuti sul sussidio dei 10 milioni, ed alla garanzia chilometrica di L. 25,000 di prodotto lordo sulla linea Cairo-Acqui, come risulta dalla convenzione approvata dalla legge 21 luglio 1861, ed a condizione inoltre che siano adottate pei trasporti militari e per tutti gli altri fatti a conto del Governo, le tariffe accettate dalla nuova Società delle ferrovie Romane e che le due linee sovraindicate vengano regolarmente aperte all' esercizio non più tardi del 1° aprile 1867.

Art. 8. Il Governo del Re è autorizzato ad accordare la concessione d'una linea da Cuneo per Mondovì a Bastia o a Carrù, sotto l'osservanza del capitolato di oneri che regola la concessione della strada ferrata di Savona modificato coll'articolo precedente, e mediante il sussidio di un milione, che sarà pagato alla Società concessionaria o con numerario o con titoli di rendita del Debito pubblico al corso del giorno, sei mesi dopo che la suddetta strada ferrata sarà stata compiutamente attivata e aperta all'esercizio.

Art. 9. Il Governo è autorizzato ad immediatamente por mano ai lavori dei porti di Genova e Savona contemplati nelle convenzioni 22 e 30 giugno, di cui nell'articolo 1 e nell'alinea *a* del secondo articolo della presente legge, sino alla concorrenza delle somme che devono rispettivamente essere somministrate dalle nuove Società delle strade ferrate dell'Alta Italia e delle Romane, a mente delle convenzioni suddette.

Art. 10. Il Governo contemporaneamente alla promulgazione della presente legge, obbligherà mediante Decreto Reale, a forma dell'art. 21 della convenzione approvata con legge del 25 agosto 1863, la Società *Vittorio Emanuele* a costruire ed esercitare un tronco di ferrovia da Potenza a Contursi fino ad Eboli entro il termine di 5 anni.

Art. 11. Il Governo, entro tutto il 1866, presenterà i progetti di legge per la costruzione della strada ferrata da Terni ad Avezzano per Rieti, dell'altra da Avezzano a Ceprano, e di quella da Parma a Spezia.

Art. 12. Con Decreto Reale sarà ordinata l'inscri-

zione nel bilancio passivo del 1865 della maggior somma dovuta alla Società Italiana delle strade ferrate meridionali in dipendenza della garanzia per l'anno 1863, regolata sulle basi stabilite all'articolo 9 della convenzione autorizzata coll'art. 4 di questa legge.

Mediante appositi stanziamenti nel bilancio dello Stato verrà a suo tempo provvisto per il pagamento dei concorsi convenuti per il ponte sulla Sesia nella linea Castagnole-Casale e Mortara ed eventualmente per quello sul Ticino fra Arona e Sesto Calende, non che per il versamento a farsi alla Società concessionaria delle linee dello Stato dei fondi di ritenuta incassati dal Governo sugli stipendi degli impiegati ed agenti che passano al servizio di detta Società, giusta quanto fu stabilito all'art. 31 del capitolato annesso alla convenzione 30 giugno conchiusa colla Società delle strade Lombarde e Italo-centrali.

Così pure con Decreto Reale verrà ordinata l'iscrizione nel bilancio attivo dello Stato pel 1865 della somma di L. 10,378,665. 53 da pagarsi dalla Società delle strade ferrate meridionali in conformità dell'art. 11 della suddetta convenzione.

Saranno anche nella parte attiva del bilancio dello Stato aperti appositi capitoli per l'iscrizione delle rate a corrispondersi dalla Società concessionaria delle linee dello Stato, non che per le quote di concorso che, secondo è stabilito, la medesima e la Società delle strade ferrate Romane sono tenute a prestare.

Ordiniamo che la presente, munita del Sigillo dello Stato, sia inserta nella Raccolta ufficiale delle Leggi

e dei Decreti del Regno d' Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come Legge dello Stato.

Dato a Firenze, addì 14 maggio 1865.

VITTORIO EMANUELE.

A. La Marmora.
S. Jacini.
Q. Sella.

TRATTATO DI FUSIONE *del dì 22 Giugno 1864 stipulato fra i delegati delle varie Società da fondersi, nel quale trovansi già introdotte le modificazioni concordate in Torino li 23 Novembre 1864 e 6 Febbraio 1865.*

L' anno mille ottocento sessantaquattro e questo dì ventidue del mese di giugno in Torino.

Per l' atto presente, benchè privato, da valere e tenere come pubblico istrumento, apparisca e sia noto quanto appresso, cioè:

Narrasi come quattro sieno le società che attualmente esercitano strade ferrate nell' Italia centrale, vale a dire:

a) La centrale toscana, la cui rete si compone delle linee da Empoli a Siena, e da Siena a Orte per Torrita e Chiusi, delle quali ha la proprietà, e della linea da Asciano a Grosseto di cui ha soltanto l' incarico della costruzione ed in accollo l' esercizio:

b) Quella delle livornesi, la cui rete è composta delle linee da Firenze a Livorno per Empoli e Pisa sulla riva sinistra dell' Arno; da Firenze a Pisa per

Pistoia e Lucca sulla destra del medesimo fiume; da Pisa a Massa; da Firenze a Foligno per Arezzo, delle quali ha la proprietà, e della linea da Massa per Sarzana alla Spezia di cui ha solamente l'esercizio in accollo, fino a tanto che non sia ultimata la strada ferrata ligure dalla Spezia fino a Genova;

c) La maremmana, la cui rete si compone della linea da Livorno alla frontiera pontificia del Chiarone, e del tronco da Cecina alle Moie; ed ha inoltre pel decreto di sua concessione diritto alla preferenza fra i bracci della linea principale a Pisa e a Piombino, non che dalle Moie a Pontedera, ovvero a Poggibonsi, secondo verrà preferito e quando ne sia riconosciuta l'utilità;

d) Quella generale delle strade ferrate romane, la cui rete componesi delle linee da Civitavecchia a Roma; da Roma a Bologna per Ancona e tronco annesso tra Castelbolognese a Ravenna; da Roma a Napoli per Ceprano e da Civitavecchia al Chiarone, delle quali ha la proprietà, e più il braccio da Cancello a Sanseverino e suo prolungamento eventuale, di cui avrà solamente in accollo l'esercizio per un termine che non potrà essere minore di otto anni;

Come il Governo italiano abbia altresì intrapreso la costruzione di una linea dalla frontiera di Francia verso Nizza a Massa;

Come a completare il sistema delle strade ferrate dell'Italia centrale, e collegarle con quelle dell'Italia settentrionale e meridionale si ravvisi l'utilità di altre linee, tronchi e diramazioni;

Come l'esperienza avendo dimostrato in tutti i paesi quanto grande sia la convenienza di applicare il principio dell'unità alle linee di strade ferrate che sono il prolungamento naturale le une delle altre e che servono alle stesse comunicazioni, sia stato dai rappresentanti ed amministratori delle quattro summentovate società riconosciuto esser giunto il momento di realizzare una misura conforme tanto all'interesse pubblico quanto a quello degli azionisti ed interessati delle società da essi rappresentate, formando, con l'approvazione ed il concorso del Governo italiano, dell'insieme delle concessioni e diritti già spettanti alle società stesse, non che di quelli che potessero essere aggiunti in seguito per via di fusioni, compre, assunzioni d'esercizio o nuove concessioni, un solo tutto omogeneo, una sola rete, una sola società da distinguersi e chiamarsi col nome di *Società delle strade ferrate romane*;

Come al seguito delle trattative occorse tra i predetti rappresentanti ed amministratori delle quattro summentovate società fosse stipulata a Firenze l'8 maggio 1863 una prima convenzione fra i signori cavaliere dottor Tommaso Mangani, cavaliere dottor Bartolommeo Cini, e cavaliere Carlo Fenzi per le livornesi; cavaliere Carlo Schmitz, commendatore barone Isach Sonnino, come commissionato ancora del signor Giorgio Maurogordato per la maremmana, cav. Policarpo Bandini per la Centrale toscana, e Chatelus, visconte Daru e F. Delahante per le romane, la quale venne ratificata ed approvata dagli azionisti delle quattro società interessate riunite in apposite adunanze generali;

salve per alcune di esse leggiere modificazioni, riserve e dichiarazioni, che resultano dal tenore delle relative deliberazioni ed allegati loro, cioè:

« Per la società delle strade ferrate livornesi, dalla deliberazione del 2 giugno 1863, il cui processo verbale redatto dagli eccellentissimi signori dottor Giovanni del fu cancelliere Giuseppe Viscontini e ser Pellegrino del fu Raffaello Niccoli, notari regi residenti a Firenze, e munito a forma degli Statuti delle firme del presidente e segretario della società signor cavaliere dottor Tommaso Mangani, e cavaliere avvocato Giuseppe Carega, trovasi nel suo originale depositato nell' archivio della Società, e forma quindi insieme alla predetta convenzione 8 maggio, e degli altri documenti ed allegati nel suo contesto intercalati (cioè le deliberazioni del Consiglio dirigente del 23 aprile, 11 maggio e 1° giugno 1863), con le quali segnatamente volevasi la conservazione della sede e amministrazione della società in Firenze, l' aggiunta di un consigliere da nominarsi dalla società della strada ferrata maremmana, l'aumento di due membri nella Commissione mista, l' elezione del domicilio di questa in Firenze, e consentivasi il rilascio al regio Governo della linea da Ancona a Bologna e suo braccio da Ravenna a Castelbolognese, allegato esso stesso dell' atto presente.

» Per la società della maremmana, dalla deliberazione del 7 luglio 1863, il cui processo verbale redatto dagli eccellentissimi signori dottor Alessandro del fu Gaetano Orsini e dottore Stefano del fu Giuseppe Spagna, notari regi residenti a Livorno, e munito a

forma degli Statuti delle firme del presidente e segretario della società signor cavaliere Carlo Schmitz, e cavaliere avvocato Luigi Casamorata, trovasi nel suo originale depositato nell' archivio della società, e forma quindi, insieme agli altri documenti ed allegati nel suo contesto intercalati, allegato esso pure all' atto presente.

» Per la società della centrale toscana dalle tre deliberazioni sociali del 2 settembre 1863, e dalle deliberazioni consiliari del 9 maggio ed 8 giugno dell' anno medesimo ed allegati ad esse relativi, le quali tutte non solo esistono nell' archivio della società predetta, ma sono state fatte di pubblica ragione per mezzo della stampa, e sotto l' influenza ed alle condizioni delle quali, e non altrimenti, la società della centrale toscana intende, come intese allora, di convenire ed accettare il presente trattato di fusione, e nelle quali specialmente la società si riservò il diritto di compire, a mezzo del suo Consiglio, la costruzione delle sue linee fino ad Orte e quella dell' Asciano Grosseto, e di esercitarle liberamente fino a che non sia operata la loro costruzione, e la liquidazione dei conti a questa riguardanti, di conservare i propri impiegati ed i loro diritti alle pensioni dipendenti dai regolamenti in vigore, all' obbligo nella nuova società delle romane di conservare in attività le officine di Siena, il tutto come meglio dalle dette deliberazioni sociali e consiliari, e dai documenti a quelle relativi, quali si devono considerare come facienti parte dell' atto presente.

» E per la società generale delle strade ferrate romane, dalla deliberazione del 23 aprile 1863, con la quale

il Consiglio di amministrazione della detta Società delega i signori visconte Daru, Fernand Delahante e Chatelus, con facoltà di agire tanto insieme, quanto isolatamente a trattare e stipulare qualunque convenzione col Governo italiano e con altre Società di strade ferrate per fusioni, concessioni nuove, salvo ad ottenere ratifica dall' adunanza generale dei propri azionisti; e dalla deliberazione della stessa adunanza generale del 19 maggio 1863, con la quale si autorizza il Consiglio di amministrazione a concludere definitivamente le fusioni suddette ed a stipulare tutti gli atti che crederà necessari, e finalmente dalla deliberazione del 22 ottobre 1863, colla quale il Consiglio medesimo conferma ai signori visconte Daru, Fernand Delahante e Chatelus il mandato datogli con la deliberazione precedente del 23 aprile e nello stesso modo e forma, le quali deliberazioni vengono con tutti gli altri documenti allegate al presente atto. »

Successivamente furono dai delegati delle quattro summentovate Società tenute in Torino delle conferenze coi signori Ministri dei lavori pubblici e delle finanze, al seguito delle quali altre modificazioni ed aggiunte furono fatte alla convenzione dell'8 maggio 1863, e *dei preliminari di convenzione* furono il 22 dicembre 1863 sottoscritti tra i suddetti signori Ministri delle finanze e dei lavori pubblici, commendatore Minghetti e conte Menabrea, per conto del Governo italiano da una parte, ed i delegati delle quattro Società interessate, signor visconte Daru e Chatelus per le romane, cavalier dottor Bartolommeo Cini per la maremmana, cavaliere Carlo Fenzi

per le livornesi e senatore De Gori e Policarpo Bandini per la centrale toscana.

Le variazioni ed aggiunte indotte alla convenzione dell'8 maggio 1863, quali risultano dai relativi allegati (4 e 5) stampati in appendice alla relazione fatta dal signor cavaliere Carlo Fenzi, delegato delle strade ferrate livornesi, il 26 dicembre 1863, ed i preliminari di convenzione sottoscritti come sopra il 22 dicembre di detto anno fra i predetti signori ministri delle finanze e dei lavori pubblici, ed i quattro delegati delle Società interessate, furono sottoposti all'esame dei rispettivi Consigli di amministrazione e direzione, e quindi all'approvazione dei rispettivi corpi sociali.

Per parte delle livornesi il Consiglio dirigente, dopo avere con una prima deliberazione del 26 dicembre 1863 riconosciuta l'utilità di approvare tutto quanto era stato fatto a Torino dal suo delegato cavaliere Fenzi, e quindi doversi proporre all'approvazione della seconda adunanza generale prescritta dagli statuti sociali la convenzione 8 maggio 1863 quale fu approvata una prima volta nella precedente adunanza generale del 2 giugno 1863, ampliata e corretta però in ordine alle aggiunte e modificazioni concordate ed ai preliminari di convenzione firmati a Torino il dicembre successivo, e con dichiarazione altresì che in luogo di un consigliere scelto di comune accordo per risiedere a Torino, e tolto dal numero dei tredici di cui in ordine agli atti e documenti surriferiti dovrà constare la sezione del Consiglio della nuova Società sedente in Firenze, fosse invece dal Consiglio di amministrazione della Società

delle strade ferrate romane nominato un rappresentante della nuova Società a Torino, avente grado ed onorario di consigliere e facoltà d'intervenire, volendo, alle adunanze della sezione, rimanesse quindi ferma la nomina di un tredicesimo consigliere in ordine all'articolo 7 della precitata convenzione 8 maggio 1863, da designarsi di comune accordo dai Consigli di amministrazione delle altre Società interessate nella fusione.

Deveniva poi con successiva deliberazione del 30 Gennaio 1864 a formulare espressamente le dichiarazioni e riserve più specialmente relative alle garanzie e diritto di rappresentanza delle azioni, la composizione del nuovo Consiglio ed il termine entro il quale la proposta fusione dovesse effettuarsi, decorso il quale senza che effettivamente la fusione fosse consumata, rimanesse sciolta la Società da ogni impegno in corso, e relativo.

E subordinatamente alla condizione che fossero attese ed osservate le dichiarazioni e riserve contenute nella summentovata deliberazione, sottoponeva il 1° febbraio 1864 alla seconda approvazione del corpo sociale riunito in adunanza generale la proposta della fusione chiedendo di essere autorizzata a concluderla definitivamente con gl'interessati e col real Governo, sulle basi risultanti dalla convenzione firmata in Firenze nel dì 8 maggio 1863 e successive aggiunte e correzioni, concordate in Torino nel dicembre dello stesso anno, dalle deliberazioni consiliari del 23 aprile, 11 maggio e 1° giugno 1863, dai preliminari firmati in Torino nel 22 dicembre 1863, e infine dall'altra deliberazione consiliare del 30 gennaio 1864.

E l'adunanza generale del precitato giorno 1° febbraio 1864 dopo la lunga discussione che si legge sommariamente ma esattamente riferita nel relativo processo verbale redatto dai notari Viscontini e Niccoli e firmato a forma degli statuti sociali dal presidente e segretario della Società signor cavaliere dottor Tommaso Mangani, e avvocato Salvatore Disegni, che trovasi nel suo originale depositato nel suo archivio sociale, e forma, insieme con ogni suo allegato, allegato pure dell'atto presente, deliberò di approvare ed approvò la proposta del Consiglio dirigente, autorizzandolo alla stipulazione del relativo contratto di fusione con ogni clausola necessaria per mandarlo ad effetto, aggiungendo espressamente a quelle già formulate dal Consiglio dirigente le seguenti tre condizioni risolutive da aversi ciascuna come condizione *sine qua non*, cioè:

1° Che sia con articolo esplicito dichiarato che vengano conservate le attuali garanzie alle azioni ed alle obbligazioni delle strade ferrate livornesi nel modo, nella misura e nella forma in cui le godono attualmente;

2° Che l'articolo 51 dello statuto sociale delle livornesi, che vieta assolutamente qualsiasi cessione e inversione delle garanzie governative godute dai titoli attuali della Società stessa, sia integralmente e testualmente inserito come parte integrante negli Statuti della nuova Società che deve formarsi con la fusione;

3° Che venga effettivamente assicurata la conservazione della sede sociale in Firenze; perlochè il Consiglio dirigente nella sua adunanza del dì 25 aprile 1864,

onde raggiungere il più esattamente possibile lo scopo che fu nell' intenzione degli azionisti, deliberò che dovessero anche dopo la fusione rimanere tali quali sono e nel loro numero, firma, valore, garanzia, ec., i titoli delle azioni dell' attuale Società delle livornesi, e conseguentemente non farsi più luogo al cambio dei medesimi colle cinquantasei mila azioni privilegiate del capitale di lire cinquecento l' una e dell' interesse annuo garantito di lire italiane trenta, di che nelle aggiunte e variazioni alle convenzioni 8 maggio 1863 concordate in Torino nel dicembre successivo.

Per parte della maremmana il Consiglio dirigente proponeva e l' adunanza generale del 6 febbraio 1864 deliberava (come risulta dal relativo processo verbale che, redatto dai notari signori Orsini e Spagna, e firmato a forma degli statuti sociali dal presidente e segretario del Consiglio signor cavaliere Carlo Schmitz e cavaliere avvocato Luigi Casamorata, trovasi nel suo originale depositato nell'archivio sociale, e forma, insieme con ogni suo allegato, allegato esso pure dell' atto presente) di approvare, ed approvava definitivamente la progettata fusione in ordine sempre alla convenzione 8 maggio 1863 colle modificazioni indottegli dai preliminari sottoscritti in Torino il 22 dicembre dello stesso anno, sotto tutte le riserve e condizioni però formulate nella deliberazione del proprio Consiglio di direzione del 10 maggio 1863 e nella deliberazione della precedente adunanza generale del 7 luglio 1863, accettando inoltre e facendo proprie le condizioni e riserve formulate dall'adunanza generale della Società delle strade

ferrate livornesi con la già riferita sua deliberazione del 1° febbraio 1864.

Per parte della Centrale toscana a forma della deliberazione consiliare del 15 gennaio 1864 e della conseguente deliberazione del corpo sociale del successivo 18 febbraio ambo pubblicate colla stampa, e quanto alla deliberazione sociale firmata come quella del 2 settembre 1863 dai componenti il Consiglio e dai notari pubblici ser Flavio Bulfi e dottore Mario Bargagli.

E finalmente per parte della Società generale delle strade ferrate romane i suoi rappresentanti, esaminate le variazioni che si proponevano alla convenzione del 22 dicembre 1863, fecero e presentarono al Ministro una serie di osservazioni e dimande tendenti a dimostrare la necessità di modificare le condizioni proposte.

Laonde non altro occorrendo onde la progettata fusione delle quattro summentovate Società abbia effettivamente luogo di fatto, che la conversione in legge mediante la sanzione dei grandi poteri dello Stato, degli accordi e convenzioni in proposito stipulati col regio Governo, e volendo e dovendo ora ed intanto le suddette quattro Società fare dal canto loro quanto è necessario a ridurre in valida e buona forma legale le cose ed i patti finquì tra loro stipulati e convenuti, i rispettivi Consigli di amministrazione hanno a tal uopo delegato i poteri e le facoltà che per devenire alla stipulazione del relativo atto di fusione ciascuno di essi ha riportato ed ottenuto con le surriferite deliberazioni delle rispettive adunanze generali:

1° La Società delle strade ferrate livornesi ai si–

gnori cavaliere Fenzi, e cavaliere dottore Bartolommeo Cini, mediante deliberazione consiliare del 25 aprile 1864;

2° La Società della strada ferrata maremmana ai prenominati signori cavaliere Carlo Fenzi, e cavaliere dottore Bartolommeo Cini, mediante deliberazione consiliare del 2 Maggio 1864;

3° La Società della centrale toscana al signor cavaliere professore Policarpo Bandini segretario del Consiglio, e gerente della Società, mediante deliberazioni consiliari del 21 maggio suddetto e 6 giugno successivo;

4° La Società generale delle strade ferrate romane al signor visconte Paolo Enrico Daru, mediante deliberazione consiliare del 23 aprile 1863, confermata con la successiva del 22 ottobre 1863.

Quindi è che

I signori cavaliere Carlo Fenzi, e cavaliere dottore Bartolommeo Cini, cavaliere professore Policarpo Bandini, ed il signor visconte Paolo Daru, al quale per essere momentaneamente impedito viene sostituito il signor cavaliere Giulio Poirée, per deliberazione del Consiglio della Società generale delle strade ferrate Romane del 2 giugno anno corrente, della quale egli ha consegnato al Ministero dei lavori pubblici una copia autenticata e legalizzata, hanno convenuto, stabilito e pattuito, come convengono, stabiliscono e pattuiscono quanto appresso;

In primo luogo — Dichiarano nel modo il più esplicito e solenne che con tutto ciò che vanno a fare dire e stipulare con l' atto presente non intendono ob-

bligare come non obbligano le loro persone, eredi e beni, ma solamente le Società da essi rappresentate, e per le quali agiscono in qualità di mandatari e procuratori, in virtù e nei limiti dei poteri e facoltà state loro, come sopra è espresso, deferiti.

In secondo luogo — Confermano e ratificano le premesse narrative ed a quelle in quanto occorra intendono e vogliono dar forza di vera e propria dispositiva, e segnatamente dichiarano che l'atto presente vien fatto e stipulato sotto l'influenza ed in rigorosa esecuzione degli atti tutti che hanno preceduto, e sono stati indicati nelle predette narrative, e pertanto deve aversi e ritenersi a quelli referente, cioè:

1° Alla convenzione stipulata in Firenze l'8 maggio 1863, fra i rappresentanti delle società interessate;

2° Alle aggiunte e correzioni concordate in Torino nel dicembre 1863 fra i delegati delle medesime;

3° Ai preliminari sottoscritti pure in Torino il 22 dicembre 1863, fra i ministri delle finanze e lavori pubblici del regno d'Italia e i delegati stessi;

4° Alle deliberazioni delle adunanze generali del 2 giugno 1863 e 1° febbraio 1864 della società delle strade ferrate livornesi e loro relativi allegati; 7 luglio 1863 e 6 febbraio 1864 della società della strada ferrata maremmana e loro relativi allegati; 2 settembre 1863 e 18 febbraio 1864 della società della strada ferrata centrale toscana e loro allegati tutti relativi, e 19 maggio 1863 della società generale delle strade ferrate romane.

In terzo luogo — Ed in conseguenza delle cose so-

pravvertite e prestabilite dichiarano ed intendono essere condizioni sostanziali affinchè l'atto presente e la fusione delle quattro società che pel medesimo va ad effettuarsi abbia effetto, e valore:

a) Che sia approvata per legge la convenzione che verrà stipulata fra il real Governo ed i rappresentanti delle quattro società;

b) Che parimente siano salve, riservate, e rimangano sempre illese e mantenute sì nel modo che nella misura e nella forma le garanzie concesse dai diversi Governi, e di cui godono attualmente i titoli delle ridette quattro società contraenti, debba nello statuto della nuova società dalla fusione risultante essere espressamente con apposito articolo proibita in modo assoluto e perentorio qualsiasi cessione, inversione, conversione delle garanzie stesse riproducendovi nell'interesse dei possessori delle azioni della società delle strade ferrate livornesi testualmente l'articolo 51 dell'attuale statuto di detta società;

c) Che la sede, la direzione ed amministrazione della nuova società, debbano sempre in qualsiasi tempo, e non ostante qualunque contingenza, e così per patto dello statuto da farsi, rimanere fisse e stabilite in Firenze assicurando ciò con l'introdurre nel nuovo statuto qualche disposizione analoga per la forma al precitato articolo 51 dello statuto della società delle strade ferrate livornesi;

d) E finalmente che qualora entro l'anno corrente 1864 la fusione fra le quattro società non sia stata approvata per legge, tutte le convenzioni, progetti.

trattative ed altri atti qualunque firmati dai rappresentanti delle medesime, e così pure l'atto presente debbano ritenersi come nulli e non avvenuti all'effetto di vincolare le società stesse ad operare la fusione di cui si tratta senza bisogno di alcun atto di costituzione in mora, rinunziando come le parti rinunziano, al benefizio della purgazione della mora e ad ogni e qualunque altro equitativo rimedio.

In quarto luogo — E ferme stanti le cose premesse, le società delle strade ferrate romane, livornesi, della maremmana e della centrale toscana, si fondono e si riuniscono all'effetto di formare d'ora in poi una sola ed unica società e di cumulare e porre in comune le concessioni a ciascuna di esse spettanti e quelle cui in virtù degli atti di loro costituzione ed approvazione abbiano e possano avere eventualmente diritto. Qualora per altro ne vengano richieste dal Governo, esse cederanno al medesimo, od a quell'altra società di strade ferrate che fosse da lui indicata, la linea da Ancona a Bologna e la diramazione da Castelbolognese a Ravenna a condizione che lo Stato o la società cessionaria prendano a carico di pagare l'interesse e la quota di ammortizzazione delle obbligazioni che rappresenteranno la spesa occorsa per queste due linee, l'ammontare della quale sarà determinata d'accordo col Governo, o per mezzo di periti, ben inteso per altro che dal prezzo di compra delle dette due linee da Ancona a Bologna e da Castelbolognese a Ravenna non possa il Governo dedurre la sovvenzione dei cinque milioni accordata, e già pagata per la linea di Ravenna.

In quinto luogo — La nuova Società potrà prendere dal Governo nuove concessioni nell'atto stesso della sua costituzione, e segnatamente le seguenti per le quali si sono già avute delle trattative:

a) Della linea che dalla frontiera francese arrivi lungo il litorale ligure a Massa, compresa la traversata di Genova e una diramazione da Avenza a Carrara;

b) Della linea che da Terni per Rieti vada a raggiungere nelle vicinanze di Avezzano la linea da Ceprano a Pescara;

c) Della linea da Asciano a Grosseto;

d) Della linea da Cancello a San Severino ed Avellino;

e) E della linea da Spezia a Parma.

In sesto luogo — L'assieme di queste e delle attuali concessioni, eccettuato soltanto, ove ne sia il caso, ciò che è stato indicato nel precedente articolo quarto vale a dire la linea da Ancona a Bologna e suo braccio da Castelbolognese a Ravenna, sarà usufruito e goduto dalla nuova Società costituitasi con la fusione delle società contraenti, che prenderà il titolo di *Società delle strade ferrate romane*, e la cui sede, direzione ed amministrazione sarà stabilita in Firenze.

In settimo luogo — La Società delle strade ferrate romane subentrerà puramente e semplicemente alle quattro società attuali tanto attivamente che passivamente, e quindi assumerà in proprio tutti gli impegni ed obblighi contratti per qualsivoglia titolo dalle ridette quattro Società sia verso lo Stato sia verso i terzi, e

segnatamente tutte le obbligazioni emesse dalle società medesime.

In ottavo luogo — La fusione delle quattro società si effettuerà di fatto e così ancora definitivamente di diritto il giorno in cui essa sarà stata approvata per mezzo di legge, salvo quanto in proposito è stato già precedentemente stabilito relativamente al termine dentro il quale questa approvazione può essere utilmente, ed agli effetti di avere vincolate le società contraenti, ottenuta. Tuttavia quanto agli effetti stessi la fusione una volta che sia realizzata e di fatto compiuta si retrotrarrà al primo gennaio 1864, epoca fin d'ora stabilita per la riunione in comune degl'interessi delle quattro società.

I conti e bilanci delle medesime saranno chiusi e compilati al 31 dicembre 1863, e la situazione che sarà per risultare dalle deliberazioni prese dalle rispettive adunanze generali delle ridette Società in proposito dell'approvazione di tali conti e bilanci, servirà di base per la fusione degl'interessi delle medesime società a tutti gli effetti.

In nono luogo — Il capitale della Società delle strade ferrate romane sarà composto come appresso, cioè:

1° — Di numero ottanta mila azioni attuali delle strade ferrate livornesi che rimaner devono tali quali sono attualmente del valor nominale di lire 420 ciascuna con l'interesse annuo garantito di italiane lire 21, l'ammortizzazione di cui godono, e con tutti i diritti che sono loro attualmente annessi. Sarà per altro in facoltà della Commissione mista di cui nel seguente ar-

ticolo 14 di stabilire in seguito che vengano cambiate con 67,200 azioni della nuova Società, purchè conservino tutte le garanzie speciali che hanno presentemente;

2° — Numero ventidue mila azioni privilegiate fruttifere ciascuna di lire 30 l'anno rimborsabili alla pari, già state emesse, delle strade ferrate romane.

In verun caso e neppur quando le azioni comuni di cui in appresso, godano un maggior dividendo, queste azioni privilegiate potranno avere una rendita maggiore di lire 30 dall'interesse loro attribuito;

3° — Di numero duecento ventitrè mila azioni comuni del capitale ciascuna di italiane lire 500 ripartite come appresso: tredici mila quattrocento quaranta ai possessori delle ottanta mila azioni attuali della Società delle strade ferrate livornesi oltre il rilascio in loro mano delle medesime ottantamila azioni.

Dodicimila settecento da cambiarsi con le ottantanove mila cento azioni di godimento della Società della strada ferrata maremmana in ragione di cento azioni nuove per settecento delle ridette azioni di godimento, salvo definitivo conguaglio.

Sedici mila ottocento da cambiarsi con dieci mila azioni già saldate di lire italiane ottocento quaranta ciascuna di cui componesi il capitale sociale della Società della strada ferrata Centrale toscana, in ragione di centosessantotto azioni nuove per cento delle azioni attuali, salvo definitivo conguaglio.

Queste sedici mila ottocento azioni nuove comuni con cui verranno cambiate le dieci mila azioni già saldate come sopra della Centrale toscana godranno però in

preferenza e per speciale privilegio di un'annua rendita di lire italiane 25 ciascuna, di modo che sia così garantito un minimo di un cinque per cento d'interesse ai portatori delle medesime e con che per altro le somme, che per effetto di tal privilegio fossero soprappagate oltre la rendita comune, sieno in seguito ritenute e compensate quando i dividendi delle azioni comuni giungano a superare la somma di lire italiane 25 ciascuna. Menzione di questo privilegio speciale sarà fatta sopra i titoli nel modo che verrà in seguito all'atto pratico concordato e stipulato.

Centosettanta mila da cambiarsi contro egual numero di azioni di cui si compone il capitale sociale della Società delle strade ferrate romane, e finalmente

Dieci mila sessanta da emettersi eventualmente per la costruzione di nuove linee e la finale sistemazione della nuova Società.

Quando in conseguenza di nuovi maggiori impegni per la Società si rendesse necessario un aumento al capitale, i nuovi fondi dovranno procurarsi con emissione di azioni ed obbligazioni, mantenendo fra loro la proporzione che verrà stabilita dalla Commissione mista, e che non potrà in ogni caso eccedere per le obbligazioni, le proporzioni di quella prevista nella Relazione ministeriale della legge relativa alla fusione.

In decimo luogo — Durante la costruzione delle antiche reti e delle linee nuove definitivamente concesse, gl'interessi delle duecentoventitrè mila azioni comuni menzionate al paragrafo 4 dell'articolo 9 di questo trattato saranno pagati ad un limite non maggiore del cinque per cento.

In undecimo luogo — Il Consiglio di amministrazione della nuova Società delle strade ferrate romane si comporrà provvisoriamente di tutti i componenti il presente Consiglio d' amministrazione delle strade ferrate romane e di tutti i componenti il Consiglio dirigente della Società delle strade ferrate livornesi, cui verranno aggiunti quattro consiglieri, che due da nominarsi dal Consiglio di amministrazione della Società della strada ferrata Centrale toscana, uno dal Consiglio di direzione della Società della strada ferrata maremmana ed uno da nominarsi di comune accordo dai Consigli delle predette società. E parimente di comune accordo verrà nominato un rappresentante la nuova Società che dovrà risiedere nella capitale per i rapporti della Società col Governo, e presso il quale a tale effetto essa eleggerà il suo domicilio.

Questo rappresentante avrà grado ed onorario di membro del Consiglio di amministrazione, alle cui sedute avrà facoltà d' intervenire.

Il Consiglio suddetto sarà diviso in due sezioni fra le quali verrà ripartita l' amministrazione delle diverse linee che compongono la rete sia per ciò che concerne la costruzione, sia per ciò che spetta all' esercizio.

La prima sezione residente in Firenze è composta dell'attuale Consiglio dirigente della Società delle strade ferrate livornesi, accresciuto, come si è detto di sopra, di quattro consiglieri, e alle cui adunanze potrà intervenire il consigliere rappresentante la Società nella capitale del regno, amministrerà per mezzo dell'attuale sua direzione quella parte delle linee della nuova Società che al di qua dell' Appennino si estende dalla frontiera

francese presso Nizza fino alla linea da Roma ad Ancona, ossia fino alla frontiera pontificia da Foligno al mare.

La seconda sezione composta di tutti gli amministratori attuali della Società delle strade ferrate romane amministrerà le linee appartenenti attualmente alla ridetta Società, e quelle al di là della linea da Roma ad Ancona. Il Consiglio della nuova Società costituito provvisoriamente, come è detto di sopra, durerà per tal modo in ufficio durante cinque anni a partirsi dal 1° gennaio 1865.

Durante questo periodo transitorio di anni cinque, le due sezioni del Consiglio amministreranno ciascuna secondo le regole stabilite rispettivamente dagli attuali statuti della Società delle strade ferrate livornesi e di quella delle romane, salvo quanto dalla presente convenzione viene diversamente stabilito. Durante lo stesso periodo il Consiglio farà quanto occorra per preparare e stabilire il definitivo nuovo statuto della Società proveniente dalla fusione.

In duodecimo luogo — L' adunanza generale degli azionisti si terrà simultaneamente a Firenze e a Parigi durante questo periodo provvisorio e fino a tanto che gli statuti della società delle strade ferrate romane lo renderanno necessario. Ognuna di tali adunanze sarà tenuta in Parigi conformemente alle regole degli attuali statuti delle strade ferrate romane, e in Firenze conformemente alle regole degli attuali statuti delle strade ferrate livornesi, salvo per il calcolo del numero dei voti quello che è stabilito qui appresso.

Ciascun processo verbale dovrà dichiarare il numero

dei voti tanto favorevoli che contrari per ciascuna deliberazione. I due processi verbali saranno volta per volta trasmessi alla Commissione mista di cui sarà parlato nel successivo articolo 14, la quale con lo spoglio dei voti, calcolando i voti resi a Parigi e quelli resi a Firenze in proporzione del capitale che in ciascuna delle due adunanze dà diritto ad un voto, constaterà quali sono le deliberazioni definitive prese dalla maggiorità degli azionisti, le registrerà nel protocollo generale delle deliberazioni, le pubblicherà e provvederà alla loro esecuzione.

In tredicesimo luogo — Il termine mentovato nel precedente articolo 11 per la durata del Consiglio costituito provvisoriamente potrà essere abbreviato di comune accordo dalle due sezioni del Consiglio stesso, e dovrà cessare quando, dopo ultimate le linee di antica concessione, sia ciò richiesto dal Governo.

In quattordicesimo luogo — Perdurante l'esistenza del Consiglio di amministrazione provvisoria sarà costituita una Commissione mista composta di sei membri scelti per egual numero in ciascuna delle due sezioni ed uno dei quali dovrà essere sempre preso fra uno dei membri nominati dal Consiglio della Centrale toscana, non compresi in detti sei membri i due presidenti delle sezioni che entreranno di diritto a far parte della Commissione mista. Questa Commissione avrà il il suo domicilio a Firenze, dove si riunirà, per regola, due volte all'anno e straordinariamente ogni volta che una delle due sezioni per affari urgenti ne faccia la domanda.

I membri assenti della Commissione medesima potranno farvisi rappresentare sotto la loro responsabilità da un altro membro del Consiglio a loro scelta. Essi potranno anche mandare il loro voto nel modo indicato all' articolo 18.

In quindicesimo luogo — La Commissione mista risolverà tutte le questioni d' interesse generale della Società, le quali dovranno essere sottoposte alla di lei approvazione dall' una e dall' altra delle sezioni del Consiglio.

All' approvazione della Commissione mista saranno sottoposti tutti i contratti importanti, sia relativi alla costruzione, sia concernenti l' esercizio, come altresì le liquidazioni e transazioni dipendenti dalla esecuzione dei contratti suddetti e degli altri simili già esistenti. Essa provvederà inoltre al pagamento del capitale e degl' interessi degl' imprestiti ed a quello de' dividendi, ed in generale a tutti i servizi finanziari collettivi non suscettibili di divisione, indicando in quali proporzioni dovrà essere provveduto in ciascuna sezione.

Spetterà alla Commissione mista il deliberare sopra tutto ciò che concerne domande di nuove concessioni, modificazioni di statuti, aumento di capitale sociale, imprestiti, trattati di fusioni, cessione o assunzione di esercizio di linee, del pari che sopra tutto ciò che riguarda l' interesse generale della Società.

Essa dovrà per altro sempre sentire prima il parere delle sezioni del Consiglio interessato.

In sedicesimo luogo — Il Consiglio attuale della Società della strada ferrata Centrale toscana continuerà

per altro di per sè con piena libertà ed indipendenza col suo attuale personale, e con quegli aumenti che mano a mano possono occorrere, la costruzione, l'esercizio delle sue linee Empoli-Siena-Orte e Asciano-Grosseto (ben inteso per questa coi fondi provenienti dalle azioni ed obbligazioni già statuite) fino a che queste linee non sieno completamente ultimate, e non sia liquidato tutto quanto si riferisce alla costruzione e impianto dell'esercizio delle medesime.

L'anzidetto Consiglio, agli effetti che sopra, agirà come una sezione della Società delle strade ferrate romane con azione propria distinta e indipendente, salvo per ciò che appella alle costruzioni di somministrare quei dati sì amministrativi che tecnici, che possono apparire utili alla nuova Società, e salvo per l'esercizio a procedere a quegli accordi che siano necessari per il regolare andamento del servizio.

Alla fine di ciascun anno amministrativo, il Consiglio della centrale toscana effettuerà la compilazione del bilancio della propria amministrazione, che rimetterà alla direzione generale della nuova Società per gli usi di ragione, mentre per quanto appella alla costruzione dell'Asciano-Grosseto continuerà a renderne conto al Governo.

Gli attuali Consigli di direzione e di sorveglianza della Società della strada ferrata maremmana continueranno l'amministrazione della loro rete durante la costruzione per mezzo del costruttore che l'assunse a titolo di cottimo avversionale e coi fondi provenienti dalle obbligazioni già emesse, e durante l'annata del mantenimento cui l'istesso cottimante è tenuto.

Tutte le linee oggi appartenenti alle diverse Società che entrano nella fusione, come altresì la costruzione e lo esercizio delle nuove linee concesse saranno soggette al sindacato superiore della Commissione mista.

Le officine di Siena saranno mantenute tali quali si trovano attualmente, e con gli aumenti che potranno essere fatti a seconda del bisogno e durante l'attuale periodo di costruzione.

Parimente gli impiegati delle attuali Società passeranno di pieno diritto e saranno riconosciuti come propri della Società nuova, la quale, salvo casi di demeriti personali provati, dovrà mantenerli nel godimento di uffici congeneri, e con onorari non minori di quelli che attualmente percepiscono.

Saranno pure mantenuti i diritti acquisiti per pensioni in ordine ai regolamenti finora vigenti delle società contraenti.

In diciasettesimo luogo — Allo spirare del termine di cinque anni stabilito dal precedente articolo undecimo la nuova Società delle strade ferrate romane sarà amministrata da un Consiglio composto di ventinove membri, vale a dire:

Cinque membri residenti a Roma, tredici membri residenti in Toscana, undici membri residenti in Francia.

Vi sarà inoltre il rappresentante della Società residente nella capitale, incaricato dei rapporti col Governo del regno d'Italia, e con le qualità ed attribuzioni indicate sopra all'articolo undecimo.

Il Consiglio si adunerà a Firenze. Ciò non ostante la parte della rete della Società situata sul territorio

pontificio continuerà ad essere amministrata secondo le disposizioni degli attuali statuti della Società delle strade ferrate romane per fino a che questi statuti non sieno modificati.

Vi sarà a Parigi un Comitato speciale composto di consiglieri residenti in Francia. Questo Comitato rappresenterà la Società per tutti gli affari che essa avrà in Francia, uniformandosi alle deliberazioni prese dal Consiglio di amministrazione. Esso si gioverà inoltre dei poteri che gli saranno delegati dal suddetto Consiglio e sbrigherà tutti gli affari intorno ai quali avrà ricevuto mandato; gli sarà inviata nel termine di tre giorni copia certificata conforme dei processi verbali delle adunanze del Consiglio, ed ogni mese un prospetto dello stato finanziario della Società.

In diciottesimo luogo — Al Comitato residente a Parigi dovrà riferirsi in tutte le materie di grave e generale interesse, come, ad esempio, le seguenti: costruzione, alienazione, concessione, cessione o assunzioni di esercizio di strade ferrate o altri stabilimenti e intraprese concernenti l'oggetto della Società;

Compre o vendite di terreni o altri immobili;

Trattati o convenzioni da stipularsi con altre strade ferrate e altre imprese qualunque di trasporti per terra o per acqua per assicurare la corrispondenza dei trasporti stessi;

Disposizioni per l'impiego del fondo di riserva e dei capitali mano a mano disponibili;

Autorizzazione per alienazione di valori, vendite ed effetti commerciali appartenenti alla Società;

Formazione e modificazione delle tariffe e del modo di percezione, regolamenti generali pel servizio ed esercizio delle strade ferrate ed altri stabilimenti;

Conclusione di convenzioni su tutti gl'interessi della Società;

Domande di prolungamento di linee ferrate o di loro rami o tronchi, di nuove concessioni, salva l'autorizzazione preventiva, o la ratifica dell'adunanza generale;

Effettuazioni degl'imprestiti necessari alle operazioni della società;

Proposizioni da presentarsi all'adunanza generale sul prolungamento di linee, costruzione di rami, fusione e associazione con altre Società, proroga o rinnovazione di concessioni, alienazione e locazione di strade ferrate, terreni o edifizi, ec., già concessi, modificazioni o aggiunte agli statuti, specialmente aumento del fondo sociale e prolungamento della società;

Nomina e revoca dei direttori e sotto-direttori delle costruzioni e dell'esercizio, e determinazione dei loro onorari;

Determinazione delle spese generali di amministrazione.

Sopra tutti gli oggetti qui sopra indicati il Consiglio d'amministrazione non potrà validamente deliberare che dopo il termine di dieci giorni, compreso quello dell'impostazione della lettera di domanda.

I componenti il Comitato di Parigi hanno diritto in tal caso d'inviare ciascuno un voto individuale che, se giunge nel termine di dieci giorni di sopra stabilito

dovrà considerarsi come emesso personalmente in seno al Consiglio.

Si dichiara infine che, qualora l'adunanza generale ed il Consiglio della Società della strada ferrata maremmana persistano nelle precedenti loro deliberazioni, a forma delle quali i membri componenti la Commissione mista dovevano essere *otto*, più i presidenti dei rispettivi Consigli, il numero stabilito all'antecedente articolo 14 sarà portato da sei ad otto, conformemente alle deliberazioni suddette.

CARLO FENZI — BARTOLOMMEO CINI — POLICARPO BANDINI — POIRÉE.

Per copia conforme:

Dal Ministero dei lavori pubblici

Il capo-sezione

P. MARSI.

CONVENZIONE *del dì 22 Giugno 1864 fra il R. Governo e i delegati delle varie Società da fondersi, nella quale trovansi già introdotte le modificazioni, concordate in Torino li 23 Novembre 1864 e 6 Febbraio 1865.*

L' anno mille ottocento sessantaquattro, addì ventidue del mese di giugno,

Fra i ministri delle finanze e dei lavori pubblici contraenti in nome dello Stato, e:

1° La società anonima sotto la denominazione di *Società delle strade ferrate livornesi*, rappresentata dai signori cavaliere Carlo Fenzi e cavaliere Bartolommeo Cini, come da poteri avutine mediante deliberazione del Consiglio d' amministrazione del 25 aprile 1864;

2° La società anonima sotto la denominazione di *Società delle strade ferrate maremmane*, rappresentata dai medesimi signori cavaliere Carlo Fenzi e cavaliere Bartolommeo Cini, come da poteri avutine per deliberazione del Consiglio d'amministrazione del 2 maggio 1864;

3° La società anonima sotto la denominazione di *Società delle strade ferrate della Toscana centrale*, rap-

presentata dal signor cavaliere Policarpo Bandini, come da poteri avutine per deliberazione del Consiglio d'amministrazione del 6 giugno 1864;

4° Ed infine la società anonima sotto la denominazione di *Società generale delle strade ferrate romane*, rappresentata dal signor cavaliere Giorgio Giulio Poirée specialmente delegato per deliberazione del Consiglio d'amministrazione in data del 2 giugno 1864:

Venne convenuto e stipulato quanto segue:

Art. 1. — È approvato per tutto quanto riflette le concessioni di strade ferrate sul territorio italiano il contratto stipulato tra le quattro società delle strade ferrate livornesi, maremmane, della Toscana centrale e delle romane in data d'oggi stesso ed annesso per copia autentica alla presente sotto la lettera *A*, avente per oggetto la fusione delle indicate quattro compagnie in una società unica.

Per conseguenza le strade ferrate comprese nelle concessioni rispettivamente accordate alle suddette quattro società rimangono riunite in una sola e medesima concessione, la quale sarà regolata dalle disposizioni della presente convenzione e dall'annessovi capitolato d'oneri.

La nuova società prenderà la denominazione di *Società delle strade ferrate romane.*

Art. 2. — Il Governo accorda alla nuova società la concessione delle seguenti linee di strade ferrate, cioè:

a) Una linea che dalla frontiera francese verso Nizza arrivi lungo il litorale ligure a Massa, compresa la traversata di Genova, ed una diramazione da Avenza a Carrara;

b) La linea da Asciano a Grosseto;

c) La linea da Cancello a San Severino ed Avellino.

Art. 3. — Allorquando il Governo si determini a far costruire una strada ferrata dalla Spezia a Parma, ed un' altra da Terni ad Avezzano per Rieti, egli potrà, per legge speciale, farne la concessione anche separatamente per ciascheduna linea alla società, la quale si obbliga fin d' ora di assumerla, osservando le condizioni del qui annesso capitolato.

Così pure alle condizioni sopraindicate il Governo potrà, per legge speciale, fare la concessione alla società, che si obbliga di assumerla alle suddette condizioni, di una strada ferrata da Avezzano a Ceprano, allorchè il Governo medesimo per ulteriori combinazioni credesse di comprendere la detta linea nella rete contemplata nella presente convenzione.

Gli indicati obblighi della società per altro cesseranno di avere effetto se il Governo non prendesse una determinazione sulle concessioni delle linee sovraccennate entro tre anni dalla data della promulgazione della legge di approvazione di questa convenzione.

Frattanto la società sarà tenuta di eseguire fin d'ora gli studi definitivi delle suddette linee eventualmente concesse che le verranno indicate dal Governo, salvo ad essere rimborsata delle spese incontrate per detti studi, nel caso in cui entro il periodo sovraccennato non avesse luogo la concessione definitiva.

Art. 4. — Qualora qualche altra società provasse di avere un diritto di preferenza per la linea dalla Spezia a Parma e volesse giovarsi dell' accennato diritto, la

nuova società dovrà rinunziare senz' altro alla concessione della medesima.

Art. 5. — Per l'apertura all'esercizio delle linee già concesse e non ancora ultimate restano mantenute le epoche fissate nei rispettivi capitolati.

Per la ultimazione poi delle diverse sezioni della strada ferrata del litorale ligure saranno osservati i termini stabiliti dal capitolato d' appalto approvato colla legge 27 ottobre 1860, senza però che la nuova società possa essere mai chiamata responsabile dei ritardi avvenuti prima dell'attuazione della presente convenzione nell' eseguimento dei relativi lavori.

Lo stato delle cose relativamente ai ritardi che possono essere avvenuti nell' eseguimento dei lavori delle linee del litorale ligure verrà riconosciuto all' atto della consegna della strada alla nuova società e formerà oggetto di un processo verbale fatto in contradittorio fra i rappresentanti del Governo, della società appaltatrice e della nuova società.

La consegna sovraddetta avrà luogo entro un mese dalla data della promulgazione della legge che approverà questa convenzione.

Nel caso che si verifichi la concessione delle tre linee di cui nel precedente articolo, le due da Terni ad Avezzano e da Avezzano a Ceprano dovranno essere ultimate entro quattro anni dall' epoca in cui le medesime saranno state definitivamente concesse, e quella da Parma alla Spezia entro sei anni rispettivamente dalla data suindicata.

Art. 6. — La Società rimborserà allo Stato il valore

della strada ferrata da Asciano a Grosseto, che le verrà rimessa intieramente ultimata, e dell' altra da Cancello a San Severino, che le verrà rimessa nello stato in cui presentemente si trova.

Il valore dei lavori e del materiale di queste due linee sarà fissato per quanto alla prima in ragione delle spese sostenute dal Governo per costruirla, e per quanto alla seconda verrà determinato d' accordo o per mezzo di arbitri nominati in conformità degli articoli 46 e 47 di questa convenzione.

Il suindicato rimborso però non verrà eseguito se non dopo che il prodotto lordo medio chilometrico di tutte le linee avrà oltrepassato le lire trenta mila per chilometro.

Le disposizioni del presente articolo saranno pure applicate a quanto riguarda il rimborso dei lavori della linea da Napoli a Ceprano, di cui è oggetto nella convenzione 29 maggio 1861, approvata con legge 21 luglio detto anno, nº 135.

I pagamenti rimangono fissati in quindici rate annuali, ma in nessun caso ciascuna di queste rate non potrà oltrepassare l' eccedente che si avrà sulle dette lire trenta mila.

Art. 7. — Le linee di strade ferrate che si trovano già aperte all' esercizio verranno poste in istato perfetto tanto riguardo al corpo stradale ed alle opere d' arte, quanto all' armamento, ai fabbricati ed accessorii delle stazioni, ed al materiale fisso e mobile, perchè lo esercizio nel soddisfare a tutte le esigenze possa essere fatto con tutta la regolarità ed economia possibile in vantaggio del commercio e dei viaggiatori.

Nelle stazioni di prima classe delle linee concedute e che lo saranno nel seguito alla nuova società, dovranno essere costrutte convenienti tettoie per la copertura di quella parte nella quale si dovranno fermare i convogli per la salita e discesa dei viaggiatori. In tutte le altre stazioni delle linee comprese nella concessione basterà che siano costrutti dei tettucci (*marquises*) atti a coprire i marciapiedi.

Le opere di miglioramento e le nuove provviste occorrenti dovranno essere fatte nel termine di otto anni a partire dalla data della promulgazione della legge che approverà la presente concessione.

Le dette opere e provviste saranno stabilite d'accordo tra il Ministero dei lavori pubblici e la società, e verrà pure di concerto determinata la precedenza di quelle che fossero stimate più urgenti e più necessarie.

La Società dovrà in progresso di tempo introdurre tanto nella strada e nel materiale, quanto in tutte le altre parti che riguardano l'esercizio, quei cambiamenti e miglioramenti che saranno riconosciuti buoni per disimpegnare il servizio con maggior prontezza, facilità e sicurezza, e per soddisfare alla comodità ed al benessere di quelli che servonsi della strada ferrata.

Nel caso di disaccordo si ricorrerà ad un arbitramento nei modi fissati dagli articoli 46 e 47 della presente convenzione.

Art. 8. — La nuova Società, ove ne sia richiesta dal Governo, cederà allo Stato, od a quell'altra compagnia che fosse dal medesimo indicata, la linea da Ancona a Bologna, e la diramazione da Castelbolognese

a Ravenna, e lo Stato, o la compagnia acquisitrice, si assumerà il carico di pagare gli interessi e le quote di ammortizzazione di tante obbligazioni della Società delle strade ferrate romane quante saranno quelle rappresentanti l'ammontare delle spese occorse per la costruzione di queste due linee, il quale ammontare, da determinarsi ulteriormente in modo definitivo sui documenti giustificativi delle spese, che la Società dovrà produrre, non potrà mai oltrepassare la somma di lire cinquantaquattro milioni settecento ottantasei mila seicento cinquantadue (L. 54,786,652) che si stabilisce fin d'ora come massimo, appresso indicazioni della società.

Il saggio di ciascheduna delle suddette obbligazioni viene stabilito in lire duecento trentanove.

Resta inteso che dal prezzo di riscatto delle dette due linee da Ancona a Bologna e da Castelbolognese a Ravenna non verrà dedotta la sovvenzione di cinque milioni accordata e già pagata alla Società delle strade ferrate romane per la linea da Castelbolognese a Ravenna.

Art. 9. — La cessione di cui è argomento nell'articolo 8 comprende:

a) Tutte le ragioni, diritti e carichi spettanti alla Società delle ferrovie romane per riguardo alle linee cedute in forza della concessione approvata con decreto del Governo pontificio in data 21 maggio 1856 e della legge 21 luglio 1861;

b) Il corpo stradale componente le dette due ferrovie con tutti gli annessi e connessi ed ogni altro terreno appartenente alla Società e dipendente dalla strada

ferrata, le opere d'arte, i fabbricati delle stazioni e case cantoniere, e qualsivoglia dipendenza delle medesime;

c) Il materiale fisso esistente in opera, come ferri e legnami d'armamento, piattaforme, grue idrauliche, grue pel carico e scarico, serbatoi, pesi a bilico, sviatoi e via dicendo;

d) I mobili delle stazioni, ivi compresi quelli dell'ufficio di direzione a Rimini, ed altri oggetti e macchinismi destinati al servizio delle merci e dei viaggiatori, non che per gli uffizi ed alloggi, gli utensili e le macchine delle officine e gli attrezzi servienti alla manutenzione della strada, in conformità dell'inventario presentato dal signor ingegnere Poirée, sotto la data del 16 aprile 1864 e depositato al Ministero dei lavori pubblici;

e) Tutto il materiale mobile di locomozione e di trazione coi rispettivi pezzi di ricambio appartenenti al servizio delle due strade ferrate cedute, come risulta descritto nell'inventario di cui sopra;

f) La linea telegrafica con macchine di trasmissione e tutto il corredo necessario.

Pel caso che all'atto della consegna delle due strade ferrate da Bologna ad Ancona e da Castelbolognese a Ravenna la società non potesse rimettere al nuovo cessionario tutto il materiale e tutti gli oggetti contemplati nell'inventario suddetto, essa sarà tenuta a rimborsare il valore di quanto mancherà secondo i prezzi nell'inventario medesimo indicati.

Art. 10. — Il Governo o la società che si rendesse

acquisitrice delle strade ferrate Ancona-Bologna e Castelbolognese-Ravenna, rileverà a prezzo d'estimo eziandio gli oggetti di consumo, come i combustibili, olii e grassumi ed altri approvvigionamenti che esistessero in natura nei magazzini della Società attuale al momento della consegna delle strade, e che non fossero compresi nelle spese di primo stabilimento delle strade medesime.

La quantità per altro dei detti oggetti di consumo da rilevarsi, compresa quella parte di essi che in esecuzione di contratti esistenti dovesse trovarsi in magazzino, non potrà in alcun caso eccedere quella necessaria pel servizio di sei mesi della strada ferrata.

Il prezzo d'estimo dei suindicati oggetti verrà pagato all'infuori del valore attribuito colla presente alla cessione delle strade ferrate di che si tratta.

Art. 11. — La cessione delle anzidette due strade per parte della Società s'intende fatta così e come compete alla medesima e come trovansi da essa tenute e possedute, e la Società rinuncia quindi a qualsivoglia diritto che le possa spettare in dipendenza delle concessioni ottenute precedentemente.

Art. 12. — Le strade ferrate da Bologna ad Ancona e da Castelbolognese a Ravenna e loro accessorii, non che tutto il materiale fisso e mobile, dovranno essere consegnati in istato ordinario di buona manutenzione e d'esercizio, la quale cosa verrà riconosciuta da due appositi periti, uno, cioè, per parte del Governo e l'altro per parte della Società. Se questi due delegati non si trovassero d'accordo, verrà prescelta una terza

persona dell' arte, in conformità degli articoli 46 e 47 della presente.

La Società sarà obbligata a riparare, nel più breve termine ed a proprie spese, tutte le mancanze ed imperfezioni che fossero riconosciute dai suddetti periti pel conseguimento del buono stato ordinario di manutenzione e di esercizio.

La Società sarà tenuta di terminare a sue spese tutti i lavori di primo stabilimento che attualmente trovansi intrapresi sulle due linee da Bologna ad Ancona e da Castelbolognese a Ravenna.

Quelli poi dell' indicata natura che fossero nel seguito intrapresi per ordine del Governo dovranno, nel caso della cessione, essere rimborsati alla Società dal nuovo cessionario.

Art. 13. — La nuova Società sarà obbligata a provvedere del proprio al soddisfacimento ed alla estinzione di tutte le passività da essa incontrate per lo stabilimento della strada e suoi accessorii, le quali non fossero ancora intieramente estinte all' atto della consegna della strada, come pure quelle riguardanti l'esercizio sino all' epoca della consegna suddetta.

Così pure la Società è obbligata di tenere rilevato il Governo in tutte le questioni che essa potesse avere coi terzi relativamente alle due strade ferrate contemplate nella cessione di che si tratta, e da qualunque pretesa dei terzi medesimi sul corpo stradale per diritti di proprietà o per servitù di passaggio od altro.

A guarentigia delle precedenti obbligazioni speciali, il Governo potrà servirsi in congrua misura delle quote

di sovvenzione che fossero dovute alla Società, ritenendone quelle porzioni che fossero richieste per soddisfare convenientemente a qualsivoglia esigenza.

Art. 14. — La nuova Società si riserva di addivenire alla liquidazione dei crediti tuttora esistenti all'epoca della consegna derivanti dalla sua gestione della strada ferrata e di esigerne in qualunque tempo l'ammontare a totale suo profitto.

Art. 15. — Per parte sua, il Governo si obbliga di sostituire la società per tutti i contratti che si trovassero in corso all'epoca della consegna, per gli oggetti di consumo definiti all'articolo 10, alla condizione, ben s'intende, che la quantità di questi oggetti non ecceda quella necessaria per altri tre mesi oltre alli sei determinati nel detto articolo per gli oggetti di consumo esistenti in magazzino.

Rimane espressamente convenuto che il Governo non intende di riconoscere qualsivoglia stipulazione che riguardasse l'appalto di tutto il servizio dell'esercizio ed anche solo di una parte di esso, volendo il Governo stesso mantenersi, come la Società che lo potesse sostituire, liberi affatto di regolare a modo loro il detto servizio, appena che avrà avuto luogo la consegna delle dette due strade ferrate.

Art. 16. — La consegna delle strade ferrate da Bologna ad Ancona e da Castelbolognese a Ravenna dovrà avere luogo entro un mese dalla data della richiesta di cessione che dovrà essere fatta dal Governo.

Dalla stessa data il Governo o la Società che si fosse resa acquisitrice delle due strade ferrate in que-

stione, incomincierà ad eseguire per proprio conto l'esercizio delle linee cedute, e cesserà per parte dell'attuale Società qualsivoglia partecipazione agl'introiti delle strade, e qualunque ingerenza nell'amministrazione delle medesime.

Dalla detta epoca incomincierà pure, a carico dell'acquisitore, il servizio delle obbligazioni di cui parla l'articolo 8 di questa convenzione.

Sino a tanto che la strada ferrata da Ancona a Bologna e la diramazione da Castelbolognese a Ravenna non venga ceduta allo Stato o ad una compagnia, rimarrà ferma la garanzia chilometrica fissata nel decreto di concessione delle strade ferrate romane in data 21 maggio 1856.

Art. 17. — Il Governo, o la Società che lo sostituisce, nella cessione delle ferrovie da Ancona a Bologna e da Castelbolognese a Ravenna, accetta il personale che tiene attualmente impiegato la Società delle ferrovie romane nel servizio delle linee cedute.

Art. 18. — All'epoca della consegna delle strade ferrate cedute, saranno pure dall'attuale società concessionaria depositati a mani del Governo o della Società che lo sostituisse tutti i disegni e piani delle ferrovie, di tutte le opere d'arte, fabbricati e dipendenze, casellari e parcellari, documenti d'acquisto di terreni, contratti d'appaltó per opere e provviste, liquidazioni finali ed istromenti di saldo, salvo l'obbligo all'altra parte di consegnare alla Società attuale, dietro semplice sua richiesta, copia autentica dei suddetti titoli, ed anche gli originali medesimi, quando le occor-

ressero per stare in causa e difendersi contro pretese dei terzi.

Per altra parte lo Stato consegnerà alla nuova Società tutti i documenti di cui sopra si è fatto cenno che relativamente alle linee che egli cede si trovassero ne' di lui archivi.

Art. 19. — Le strade ferrate che fanno parte della rete concessa alla nuova Società saranno regolate dal capitolato d'oneri annesso alla presente convenzione.

S' intende pure applicabile alle strade ferrate medesime la legge 20 novembre 1859 sull' organizzazione di un servizio delle opere pubbliche, in tutto ciò a cui non è derogato dalla presente convenzione ed annesso capitolato.

Inoltre la Società è tenuta all' osservanza di tutti i regolamenti che derivano dall' indicata legge per tutto quanto concerne la polizia, la sicurezza e la regolarità dell' esercizio delle strade ferrate italiane, non che per ciò che riguarda il controllo e la sorveglianza del Governo.

Le linee di strade ferrate concesse antecedentemente a questa convenzione e che non sono ancora ultimate verranno condotte a termine per quanto riflette la parte tecnica di costruzione, in conformità delle disposizioni contenute nei capitolati risguardanti le rispettive concessioni, salvo l' adottare quei miglioramenti prescritti dal capitolato annesso alla presente che fossero senza troppo gravi difficoltà eseguibili.

Art. 20. — La durata della concessione per tutte le linee di strada ferrata contemplate in questa conven-

zione è fissata in novantanove anni dalla data della promulgazione della legge d'approvazione della concessione suddetta.

Per le linee eventuali, quando ne avvenga la concessione, questa avrà pur termine allo spirare dell'epoca summenzionata.

Art. 21. — Il Governo accorda alla nuova Società, per tutte le linee della rete concessa, un'annua sovvenzione di lire tredicimila duecento cinquanta per chilometro; sino a tanto che il prodotto lordo chilometrico della medesima non oltrepassi le lire dodicimila cinquecento; senza che la misura della sovvenzione relativa alla strada ferrata ligure dal confine francese a Massa possa nel suo complesso scendere al disotto di lire tre milioni ottocento cinquantacinque mila settecento cinquanta durante il detto periodo, salvo a subire nel seguito le rispettive diminuzioni in conformità delle disposizioni, di cui in appresso.

Allorchè il detto prodotto lordo aumenterà oltre le lire dodicimila cinquecento, la sovvenzione annua diminuirà della metà della differenza in più tra il prodotto lordo reale e le lire dodicimila cinquecento prese come limite minimo.

In ogni caso però l'ammontare del prodotto lordo e la sovvenzione a carico dello Stato non potranno mai eccedere le lire trentamila per chilometro, per cui, quando l'introito lordo raggiungesse le dette lire trentamila, il Governo non corrisponderà più alcuna sovvenzione.

La sovvenzione chilometrica di cui sopra verrà ap-

plicata alle sezioni successivamente aperte all'esercizio, mediante autorizzazione del Governo, e quando su queste stesse sezioni venga eseguito in modo regolare tanto il servizio dei viaggiatori che quello delle merci a grande ed a piccola velocità.

Il pagamento delle quote di sovvenzione sarà fatto per semestre, ed a questo scopo verrà, alla fine di ogni semestre, preparato d'accordo un conto provvisorio dell'ammontare dei prodotti delle linee riguardante il semestre scaduto; sulle basi del detto conto si fisserà la quota proporzionale di sovvenzione, della quale il Governo non sarà tenuto che a pagare i quattro quinti, salvo a liquidare il conto definitivo alla fine dell'anno.

Le sezioni delle linee concesse definitivamente ed eventualmente sulle quali verrà applicata la garanzia, man mano che esse saranno aperte all'esercizio rimangono stabilite fin d'ora come segue:

LINEA DEL LITORALE.

Da Sarzana alla Spezia;
Da Voltri a Savona;
Da Genova a Camogli;
Da Savona ad Albenga;
Da Albenga ad Oneglia;
Da Camogli a Sestri;
Da Oneglia a San Remo;
Da San Remo alla frontiera francese;
Da Sestri alla Spezia.

Linea da San Severino ad Avellino.

Da San Severino a Solofra;
Da Solofra ad Avellino.

Linea dalla Spezia a Parma.

Da Parma a Borgotaro;
Da Borgotaro a Pontremoli;
Da Pontremoli alla Spezia.

Linea da Terni ad Avezzano.

Da Terni a Rieti;
Da Rieti ad Avezzano.

Linea da Avezzano a Ceprano.

Da Ceprano a Sora;
Da Sora a Civitella Rosetta;
Da Civitella Rosetta ad Avezzano.

Le indicate sezioni potranno tuttavia essere modificate d'accordo tra il Governo e la Società.

L'apertura delle sezioni della strada ferrata del litorale ligure sopraindicato non potrà aver luogo se non quando formeranno linee continuative, partendo da Genova, sia dalla stazione del Principe, sia da quella del Bisagno o da uno dei due estremi della detta strada ferrata, e quella delle sezioni delle altre linee avrà luogo secondo l'ordine in cui si trovano indicate nel presente articolo.

Art. 22. — Qualora la nuova Società venga dichiarata concessionaria di qualcuna delle linee contemplate

nell' articolo 3 di questa convenzione, il complesso della sovvenzione chilometrica sulla base fissata dall' articolo precedente per le linee definitivamente concesse verrà aumentata per ciascheduna delle suddette linee eventuali delle seguenti somme, cioè:

Per la linea dalla Spezia a Parma lire 2,550,000 (due milioni cinquecentocinquanta mila);

Per quella da Terni ad Avezzano lire 2,500,000 (due milioni cinquecento mila);

E per quella da Avezzano a Ceprano lire 1,850,000 (un milione ottocentocinquanta mila).

Quindi l' ammontare che ne risulterà verrà diviso per la totalità dei chilometri delle linee concesse, formando così una nuova sovvenzione media chilometrica, la quale verrà pagata sino a tanto che il medio prodotto lordo di tutta l' intiera rete non raggiunga il limite minimo di lire 12,500 di cui parla il § 1 del precedente articolo.

Quando il suddetto medio prodotto lordo oltrepasserà il detto limite, si farà luogo alla diminuzione della metà della differenza in più tra il detto prodotto lordo reale e le lire 12,500.

Nel caso della concessione di qualcuna delle suddette linee, il massimo di lire 30,000, oltre il quale il Governo rimane, come è stabilito all' articolo precedente, esonerato dal pagamento di qualsivoglia sovvenzione, verrà aumentato di lire 750 per ciascheduna delle due linee dalla Spezia a Parma e da Terni ad Avezzano, e di lire 500 per quella da Avezzano a Ceprano.

Art. 23. — Il Governo, a titolo di sussidio, cede alla

nuova Società, senza alcun rimborso, i lavori già eseguiti per la linea del litorale ligure e per quella da San Severino ad Avellino per un ammontare in complesso di trentotto milioni.

Il valore dei detti lavori verrà determinato sui documenti comprovanti i pagamenti fatti per conto dello Stato agl' imprenditori.

All' epoca della consegna alla Società delle opere eseguite come sopra, la quale consegna dovrà aver luogo entro un mese dopo la promulgazione della legge d'approvazione di questa convenzione, verrà stabilito l' ammontare dei lavori di cui sopra.

Dalla somma spesa per essi dal Governo verrà detratta, oltre i trentotto milioni di sussidio, anche la somma che all' epoca della consegna fosse dovuta dal Governo per garanzia sulla linea da Ancona a Bologna. Il resto che, fatta la liquidazione, risultasse a favore delle finanze dello Stato sarà a queste pagato durante l'esercizio 1865.

Art. 24. — Per la costruzione della linea del litorale ligure e della diramazione da Avenza a Carrara, e della linea da San Severino ad Avellino, la nuova Società rimane obbligata ad adottare i progetti che sono già stati approvati dal Governo.

Art. 25. — Il Governo continuerà a pagare direttamente, come pel passato, gl' interessi e quanto occorre per l' ammortizzazione delle obbligazioni emesse per la costruzione della linea maremmana, con fondi che alle epoche necessarie verranno messi a sua disposizione dalla nuova Società.

E la nuova Società per parte sua continuerà pure a provvedere direttamente al servizio degl' interessi e delle obbligazioni rappresentanti il valore delle linee da Ancona a Bologna e da Castelbolognese a Ravenna, servendosi di fondi che verranno messi a di lei disposizione dal Governo o dalla Società che fosse al medesimo sostituita nell' acquisto delle accennate due linee.

Il servizio finanziario di che si è parlato verrà fatto gratuitamente da una parte e dall' altra.

La nuova società dovrà giustificare in ogni anno di avere soddisfatto alle opportune scadenze al servizio non solo della parte di obbligazioni rappresentanti il costo delle due linee cedute, ma ancora tutte le altre state emesse per le ferrovie romane.

Le quote di sovvenzione chilometrica, che potessero spettare alla società, ed il prodotto netto delle linee serviranno di garanzia per l' eseguimento dei pagamenti sovraccennati.

Art. 26. — Le azioni e le obbligazioni riguardanti le strade ferrate livornesi e le maremmane, che si troveranno emesse all' epoca della promulgazione della legge che approverà la presente convenzione, conserveranno la garanzia governativa di cui godono, sia per gl' interessi che per l' estinzione.

Le dette garanzie saranno pure conservate alle obbligazioni della strada ferrata toscana-centrale, emesse in esecuzione del decreto reale delli 4 gennaio 1863.

Gli altri titoli delle società che si fondano, creati prima della promulgazione della legge che approverà la presente convenzione, conservano le loro garanzie

speciali attuali, le quali sono confermate e mantenute.

Resta inteso che, ad assicurare la conservazione delle suddette antiche guarentigie, lo Stato potrà alla occorrenza servirsi della sovvenzione chilometrica accordata conformemente all' articolo 21 e dei prodotti delle linee componenti la rete concessa alla nuova società.

Art. 27. — La nuova società sarà sostituita allo Stato per ciò che concerne la convenzione delli 18 luglio 1862, riguardante l' acquisto della linea da Sampierdarena a Voltri, la quale convenzione s' intenderà approvata colla legge che sanzionerà la presente convenzione.

Per conseguenza, la detta nuova società, sotto la responsabilità del Governo verso la società della ferrovia di Voltri, rimane obbligata ad adempiere esattamente alle disposizioni dell' indicata convenzione, della quale rimangono fermi e mantenuti i singoli patti.

La esecuzione e la liquidazione del contratto 18 luglio sovraindicato avrà luogo direttamente tra il Governo e la società della ferrovia di Voltri, coll' intervento però della nuova società.

La nuova società sarà dal Governo messa in possesso della strada ferrata di Voltri mediante consegna della medesima che verrà fatta entro un mese dalla data della promulgazione della legge che approverà la presente convenzione.

La nuova società sarà obbligata di prendere al proprio servizio il personale addetto alla sovraindicata

strada ferrata, alle stesse condizioni stabilite all'articolo 17 di questa convenzione per il personale della linea da Bologna ad Ancona e da Castelbolognese a Ravenna.

Art. 28. — La nuova società rimane sostituita allo Stato per quanto concerne la convenzione pella costruzione della ferrovia del litorale ligure in data 17 dicembre 1860, ed approvata con decreto reale delli 19 dicembre suddetto, l'altra convenzione riguardante la diramazione da Avenza a Carrara in data 21 giugno 1863, ed approvata con decreto ministeriale 17 luglio detto anno, non che le due convenzioni per l'appalto della costruzione della ferrovia da San Severino ad Avellino in data 15 maggio e 12 giugno 1862, approvate con decreto reale delli 18 giugno suddetto.

Per assicurare l'indicato scopo il Governo delegherà speciale procura alla nuova società per tutto quanto riguarda l'esecuzione dei sovraccitati contratti, e la società medesima sarà responsabile verso il Governo di tutti i di lei atti dipendenti dall'ottenuta delegazione di procura.

Art. 29. — Per tutti i lavori occorrenti per far passare la strada ferrata attraverso la città di Genova, ivi comprese le stazioni e le opere attinenti, la spesa a carico della società rimane fissata nella somma di sette milioni.

Art. 30. — I lavori per detta traversata saranno eseguiti secondo il progetto che sarà prescritto dal Governo.

Art. 31. — La nuova società si obbliga di concor-

rere per la somma di due milioni di lire nella spesa occorrente per preparare la sede necessaria allo stabilimento di una stazione da merci nel porto di Savona.

Art. 32. — La nuova società, quando ne sia richiesta dal Governo, si assumerà l'obbligo di esercitare con materiale di sua proprietà e di mantenere la strada ferrata da Savona a Carmagnola, e, all'occorrenza, direttamente sino a Torino, colle diramazioni da Cairo ad Acqui, e da Carrù o da Bastia a Cuneo per Mondovì, mediante il 50 per cento del prodotto lordo, con un *minimum* di nove mila lire in media per chilometro, assicurato dalla società concessionaria delle suddette linee.

Quando la strada ferrata di Savona si arresti a Carmagnola, come è previsto dal capitolato d'oneri approvato colla legge del 21 luglio 1861, l'esercizio del tronco tra Carmagnola e Torino sarà eseguito in conformità dell'articolo terzo del suddetto capitolato.

Art. 33. — Quando una diramazione venisse concessa od eseguita dal Governo da un punto qualunque della rete contemplata nella presente convenzione la società sarà obbligata ad eseguirne l'esercizio col proprio materiale ed a prezzo di costo, compreso l'interesse del capitale rappresentato dal materiale mobile, da determinarsi preventivamente tra le parti, e, in caso di disaccordo, mediante arbitramento.

Art. 34. — La nuova società, oltre agli obblighi speciali di cui nei seguenti articoli per l'uso comune di stazioni e tronchi di ferrovia, s'impegna pure di concedere ad altre compagnie concessionarie di strade

ferrate l'uso di quelle altre stazioni e tronchi di strada che in seguito potessero rendersi comuni ad essa ed alle dette compagnie a quelle condizioni, e mediante quei compensi che verranno stabiliti di accordo.

Il modo di regolare il servizio di tutte le dette stazioni e tronchi comuni verrà stabilito dal Ministero sulle proposizioni delle società interessate.

Pel caso in cui le società non si mettessero d'accordo circa le condizioni ed i compensi per l'uso comune di cui sopra, le questioni saranno decise per mezzo di arbitramento, al quale procederassi nei modi indicati agli articoli 46 e 47 di questa convenzione.

Art. 35. — Il Governo concede alla nuova società l'uso della propria stazione stabilita presso la Piazza del Principe a Genova, pel carico e discarico delle merci, dei passeggieri e del loro bagaglio, mediante un corrispettivo da stabilirsi. Le fermate però dei convogli della società nella stazione dello Stato non potranno essere maggiori del tempo necessario a tale carico e discarico sotto l'osservanza di quelle norme che piacerà all'amministrazione governativa di stabilire.

Il Governo concede pure alla società il transito dei suoi convogli dei viaggiatori e merci sul tronco di strada ferrata dello Stato da Sampierdarena a Genova, mediante il pagamento del venticinque per cento dei prodotti che si avranno dalla società pel detto tratto. Il transito suddetto sarà in ogni tempo subordinato all'ordine giornaliero di servizio per la strada ferrata dello Stato, ma il Governo procurerà di fare in modo che la società possa introdurre ed esercitare quell'or-

dine di movimento e di servizio più confacente all'esercizio della sua linea senza che possa spettare alla società diritto alcuno d'indennità in caso d'interruzione d'esercizio della strada ferrata dello Stato.

La nuova società non potrà mai ingerirsi sia nella costruzione, che nella manutenzione della ferrovia dello Stato, sulla quale le si concede il transito, nè in caso di accidenti su questa potrà avere regresso verso il Governo per qualsiasi titolo.

Colle stesse norme stabilite per la stazione della Piazza del Principe a Genova sarà pure concesso alla società l'uso della stazione di Sampierdarena.

Pel caso che la stazione della Piazza del Principe venisse abbandonata e stabilita in altra località, sarà pure concesso alla società l'uso della detta nuova stazione alle condizioni di cui sopra.

Le stesse facilitazioni di cui parla il primo alinea di questo articolo verranno pure accordate al Governo dalla società per ciò che riguarda le stazioni che essa dovrà stabilire a Genova per le proprie linee.

Art. 36. — La nuova società dovrà accordare alla società concessionaria della ferrovia di Savona l'uso comune della stazione di Savona.

La nuova società avrà il diritto di circolare coi propri convogli sulla parte della linea da Ancona a Bologna compresa tra Falconara ed Ancona.

Pel caso che da una qualche compagnia venisse eseguita una linea che dall'Adriatico per Benevento dovesse arrivare a Napoli, la medesima avrà il diritto di percorrere co' suoi convogli il tronco della linea di Ce-

prano compreso tra il punto di congiunzione delle due linee e Napoli, ed entrare nella stazione di questa città co' suoi convogli.

Qualora per accordi tra il Governo e le società delle strade ferrate meridionali e calabro-sicule, queste società venissero ad avere una o più linee che facessero capo nella stazione di Napoli, questa dovrà essere comune a tutte.

Rimane specialmente inteso che la società delle strade ferrate lombarde e dell' Italia centrale potrà percorrere coi suoi convogli il tronco di ferrovia da Pistoia a Firenze, e le sarà pure concesso l' uso comune delle stazioni del detto tronco a quelle condizioni e con quei compensi che verranno stabiliti d' accordo tra la nuova società e la detta società delle ferrovie lombarde, od in caso di dissenso per mezzo di un arbitramento.

Art. 37. — Il personale addetto alla costruzione ed all' esercizio delle ferrovie concesse dovrà comporsi per ciascheduna categoria non meno di quattro quinti italiani.

Un terzo almeno del numero totale degl' impieghi che divenissero disponibili, o fossero a crearsi di nuovo, dovrà essere riservato pei funzionari od agenti governativi in disponibilità, ai militari congedati ed ai volontari che combatterono le battaglie italiane, a condizione, ben s' intende, che oltre ai requisiti morali, abbiano attitudine fisica ed un' età conveniente a disimpegnare i rispettivi servizi a cui potessero essere chiamati.

Art. 38. — La nuova società, salvo nuovi accordi o col Governo o con altre società che abbiano diritto di servirsi della stazione definitiva d'Ancona, mantiene l'obbligo di costruire la medesima, la quale dovrà essere stabilita in quel sito che verrà prescelto dal Governo, sentita la società, rinunziandosi da questa ad ogni pretesa o per lavori eseguiti, o per anteriori disposizioni fatte dal Governo pontificio.

Il terzo delle spese di stabilimento della stazione definitiva d'Ancona sarà a carico del Governo o della società che avrà fatto l'acquisto della strada ferrata da Bologna ad Ancona, i quali per altro avranno diritto di servirsene nello stesso modo della nuova società.

Art. 39. — La nuova società accetta senza alcun compenso di sorta la sostituzione del tracciato da Chiaravalle a Falconara per Castelferretti all'altro da Chiaravalle a Casebruciate antecedentemente stabilito.

Art. 40. — La nuova società rinunzia alla quota di concorso accollata al Governo giusta la convenzione del 31 agosto 1861 per la costruzione del ponte provvisorio in legno sul Volturno sulla strada ferrata da Napoli a Ceprano.

Art. 41. — Il ponte da stabilirsi sul Tevere a San Giovanni presso Perugia per la linea da Firenze a Fuligno sarà costruito subito per due binari, e servirà provvisoriamente e sino a tanto che non venga posato il secondo binario al passaggio ordinario.

Sino a che non venga il caso di aggiungere il secondo binario sulla linea dalla Spezia a Parma, la società, dietro il consenso del Governo, potrà valersi per

l' apposizione del primo binario dei ponti costrutti per la strada ordinaria che potessero convenientemente prestarvisi.

Art. 42. — Quando il Governo volesse costruire egli stesso od accordare ad altri il diritto di attuare nuove linee di strade ferrate che congiungessero fra loro due punti delle linee componenti la rete di cui è oggetto nella presente convenzione, la nuova società godrà del diritto di preferenza durante il periodo di dieci anni a partire dalla promulgazione della legge di approvazione di questa convenzione, semprechè accetti le condizioni che verranno nel primo caso proposte dal Governo, o che venissero nel secondo caso offerte da altri concorrenti, e ciò entro quattro mesi dal giorno in cui le condizioni di cui sopra le saranno notificate.

Art. 43. — Nel caso in cui il Governo per qualsivoglia circostanza esigesse l' apposizione di un secondo binario su qualche tratto della rete concessa prima che si verifichi la condizione determinata dall' articolo 13 del capitolato d' oneri, la società sarà obbligata d' eseguire i lavori mediante il rimborso delle spese occorrenti che verrà fatto con numerario o con rendita del debito pubblico al corso del giorno. Allorquando poi si verificasse la condizione di cui sopra, per la quale è fatta senz' altro facoltà al Governo di prescrivere il secondo binario, la società riverserà al Governo i rimborsi avuti, non tenendosi conto delle spese di manutenzione che essa avesse dovuto sopportare.

Prima dell' esecuzione di questo secondo binario, la società dovrà presentare all' approvazione del Governo

i progetti particolareggiati colla perizia della spesa per le relative opere e pei materiali di armamento.

Art. 44. — La società prende impegno di riunire entro diciotto mesi dalla data della promulgazione della legge che approverà la presente convenzione le linee della Toscana e quella da Ancona a Roma colle linee napoletane, mediante una diretta comunicazione ferroviaria.

Art. 45. — La nuova società, dopo la sua costituzione, s'impegna di trattare coll'altra società concessionaria delle strade ferrate calabro-sicule per fondersi colla medesima.

Art. 46. — In qualsivoglia caso in cui nascessero difficoltà e controversie riguardo all'intelligenza e all'eseguimento delle disposizioni contenute nella presente convenzione e nello annesso capitolato, la società dovrà dapprima rivolgersi al Ministero dei lavori pubblici, cui spetterà di determinare in proposito. In caso di discrepanza tra il Ministero e la società, si ricorrerà al giudizio di arbitri, rimanendo su questo punto formalmente derogato ad ogni contraria disposizione di legge.

Art. 47. — Quando sia il caso di ricorrere all'arbitramento, la parte che per la prima ne farà la domanda notificherà all'altra la scelta del proprio arbitro, invitandola a nominare il suo, e qualora questa non aderisca all'invito entro un mese, il secondo arbitro sarà nominato dal presidente della Corte di cassazione residente a Milano, a semplice istanza della prima parte legalmente comunicata all'altra parte; e fra cinque giorni da questa comunicazione, il presidente della detta Corte

di cassazione nominerà il terzo arbitro nel caso che i due primi non si accordino nella scelta del medesimo.

Art. 48. — La società sarà regolata da nuovi statuti, i quali dovranno essere sottoposti all'approvazione del Governo.

La società si farà rappresentare pei rapporti col Governo da un suo delegato che risiederà nella capitale del regno, e presso il quale la società eleggerà a tale effetto il proprio domicilio.

Art. 49. La società prende impegno di concertarsi colle altre società interessate per presentare una dichiarazione colla quale siano accettate le disposizioni che possono reciprocamente concernere la medesima.

Art. 50. — La presente convenzione non sarà definitiva nè valida, se non dopo la sua approvazione per legge.

Fatto, letto e sottoscritto in Torino per doppio originale, il giorno, mese ed anno di cui sopra.

Il ministro delle finanze
Firmato: M. Minghetti.

Il ministro dei lavori pubblici
Firmato: L. Menabrea.

Firmati: Bartolommeo Cini — Carlo Fenzi — Policarpo Bandini — G. G. Poirée.

Il Capo-sezione al Ministero dei lavori pubblici
Firmato: P. Marsi.

Per copia conforme:
Dal Ministero dei lavori pubblici
Il capo-sezione
Firmato: P. Marsi.

CAPITOLATO D' ONERI *del dì 22 Giugno 1865 concordato fra il R. Governo ed i Delegati delle varie Società da fondersi, nel quale trovansi già introdotte le modificazioni concordate in Torino li 6 Febbraio 1865.*

TITOLO I.

Norme per gli studi e modalità regolatrici dei progetti delle linee.

Art. 1. — La Società dovrà, per le strade ferrate che le sono concesse, uniformarsi alle leggi vigenti nel paese per quanto riflette allo introdursi nelle altrui proprietà affine di eseguirvi le sue operazioni di rilevamento di piani e profili, scandagli del terreno, ed altre necessarie, sia per lo studio dei progetti, sia per tracciamenti definitivi d' esecuzione, sia perchè possano avere il loro regolare corso le formalità delle espropriazioni. Il Governo a sua volta dovrà emanare i decreti e le dichiarazioni necessarie, acciocchè la Società e i suoi agenti vengano riconosciuti nella loro legale qualità, muniti delle autorizzazioni che secondo le leggi è in facoltà

del Governo stesso di concedere, ed assistiti dalle autorità del medesimo in ogni circostanza in cui abbiano bisogno di ricorrervi.

Art. 2. — Nessun lavoro potrà essere intrapreso per la costruzione delle ferrovie e loro dipendenze senza l'autorizzazione del Ministero dei lavori pubblici.

Il tracciato ed il profilo delle nuove ferrovie concesse saranno determinati sulla produzione di progetti che comprendano per ciascheduna linea, o per ciascheduna sezione di linea :

a) Un tipo planimetrico generale sulla scala di 1 a 2500 ed il profilo longitudinale nella stessa scala per le lunghezze, ed in quella di 1 a 250 per le altezze, le di cui quote saranno riferite al livello del mare preso per piano di paragone ;

b) Un certo numero di profili trasversali nelle località più difficili, compresevi le sezioni trasversali normali della via ;

c) Un quadro contenente tutte le indicazioni relative alle lunghezze dei tratti rettilinei e curvilinei, ai raggi delle curve, ed alle misure delle inclinazioni della linea rispetto all'orizzontale;

d) Una memoria colla quale siano spiegate e giustificate le disposizioni planimetriche ed altimetriche essenziali di ciascun progetto.

Art. 3. — La posizione delle stazioni, delle fermate, delle case cantoniere e dei caselli di guardia ; quella dei corsi d'acqua e delle strade ordinarie dalla ferrovia intersecate; quella dei punti in cui la ferrovia medesima verrà attraversata, sia a livello, sia per sot-

tovia o per cavalcavia; quella delle opere servienti al passaggio delle acque; quella degli estremi delle curve, la misura dei raggi di queste, la divisione ettometrica e chilometrica, e la posizione dei profili trasversali dovranno venire regolarmente indicate tanto sul tipo planimetrico quanto sul profilo longitudinale, e ciò senza pregiudizio dei progetti speciali da presentarsi per ciascheduna di dette opere.

Il tipo planimetrico dovrà sempre comprendere una estensione di un ettometro da una parte e dall' altra dell' asse del progetto. Nelle traversate dei torrenti, fiumi o rivi di qualche considerazione gli si dovrà dare tanto al disopra quanto al disotto quella maggiore estensione che sarà giudicata necessaria affichè nell' esame del progetto, agevole riesca il formarsi un abbastanza giusto criterio delle tendenze del corso dei fiumi e rivi, della convenienza della posizione e della forma dei ponti da stabilirvisi, e della necessità, convenienza e sufficienza delle opere proposte e da proporsi per assicurarne la stabilità.

Pei tratti di ferrovia da costruirsi attraverso od in contatto degli abitati, saranno presentati piani speciali sulla scala di 1/1000.

Dal tipo planimetrico di ogni tratto dovranno apparire le condizioni della strada, cioè se a cielo scoperto od in sotterraneo, se al piano di campagna, oppure rilevata od abbassata sotto il medesimo, se a libero sterro o rilevato, oppure col sostegno o difesa di muri così superiori come inferiori.

Sul profilo longitudinale dovrà essere indicata la

lunghezza d'ogni tratto in salita, in discesa od orizzontale, e la lunghezza dei tratti rettilinei, e dello sviluppo delle curve; vi dovrà pure essere notata la inclinazione assoluta e proporzionale per metro delle salite e delle discese.

Art. 4. — I profili trasversali normali della via dovranno comprendere tutte le principali condizioni di giacitura in cui essa verrà a trovarsi, cioè se a livello col piano della campagna, o colla sede del massicciato elevata più o meno di cinquanta centimetri sopra esso piano; se incassata o tagliata a mezza costa; se scavata nelle terre o nella roccia stabile; se con muri di sostegno al terreno superiori; se con muri di sostegno inferiori, atti unicamente a resistere alla spinta del contrapposto terrapieno; se con muri od argini di difesa contro il mare, o contro i fiumi e torrenti; se con parapetti od argini laterali nei tratti fiancheggiati da precipizi, e finalmente se aperta in sotterraneo con rivestimento semplicemente atto ad ovviare ai pericoli di decomposizione della roccia, o d'incomodi o pericolosi trapelamenti d'acqua, ovvero con rivestimento diretto ad opporre la necessaria valida resistenza all'instabilità della roccia o del terreno qualunque su cui venga eseguito il traforo.

Art. 5. — Per tutte le principali opere d'arte, e così pei ponti sui fiumi, torrenti e rivi, quando abbiano ad essere costrutti a più luci, o anche ad una sola luce che tocchi o superi i metri otto, per cavalcavia e sottovia di larghezza non minore di cinque metri, e pelle stazioni coi fabbricati loro attinenti, la società presenterà dei progetti speciali.

Pelle opere minori, e così pei ponti, ponticelli, acquedotti e sifoni di una luce di minor larghezza di metri otto pei cavalcavia, e sottovia di minor larghezza di metri cinque, pelle fermate, pelle case cantoniere e caselli di guardia, potrà la società limitarsi a presentare dei moduli, i quali serviranno a regolarne la costruzione secondo la relativa importanza, e secondo la varietà delle esigenze della località e della loro destinazione.

In quelle stazioni che verranno designate dal Ministero, oltre i locali necessari a soddisfare a tutti i bisogni dell' esercizio, vi sarà stabilito a spese della società e messo a disposizione del Governo un locale pell' ufficio del commissariato governativo incaricato della sorveglianza dell' esercizio.

Inoltre, nelle principali stazioni da indicarsi dal Ministero delle finanze, dovrà la società costrurre a proprie spese, dietro concerti a prendersi, i locali occorrenti pelle operazioni doganali delle merci che si trasportano colla ferrovia e pegli uffizi relativi.

Art. 6. — I progetti speciali ed i moduli di cui all' articolo precedente si comporranno di una memoria, nella quale dovranno le essenziali disposizioni delle opere venire spiegate e giustificate, e di un corredo di disegni in pianta, elevazione e taglio abbastanza sviluppati, per fornire una soddisfacente rappresentazione di esse opere in tutte le loro parti, e per dare una completa conoscenza delle loro forme, dimensioni e genere di struttura.

I progetti speciali dei ponti sui fiumi, torrenti e rivi

di qualche considerazione saranno accompagnati dal profilo longitudinale degli alvei sufficientemente estesi superiormente ed inferiormente alla ferrovia, e da un conveniente numero di sezioni trasversali dell'alveo suddetto allo scopo stesso al quale è diretta la maggior estensione del tipo planimetrico di esso alveo prescritta all'articolo 3.

Formerà parte dei progetti delle stazioni non che dei moduli delle fermate il loro piano generale, sul quale dovrà essere chiaramente indicata la distribuzione di tutte le vie così principali che secondarie, il perimetro colle piazze e cortili esteriori, ed altre qualunque dipendenze ed accessorii, e finalmente la posizione dei fabbricati e di tutte le opere componenti la stazione o fermata colla regolare figura dell'area che ciascuna di esse opere e fabbricati dovranno occupare.

Art. 7. — Pei piani generali delle stazioni sarà adottata la scala di 1|500. I loro fabbricati come altresì i disegni dei ponti, viadotti, ponticelli, acquedotti, sifoni, case cantoniere, caselli di guardia e traversate a livello saranno delineati in iscala non minore di 1 a 100.

Scale maggiori, le quali potranno ascendere sino a quella di grandezza naturale, saranno adottate per quei particolari oggetti pei quali sia d'uopo di discernere le più minute misure, come sarebbero le cornici, le decorazioni architettoniche, le costruzioni in legno od in ferro, gli oggetti d'armamento della via e del materiale fisso delle stazioni e simili.

Art. 8. — Per quelle linee o sezioni di linee che cadranno in località difficili alla produzione dei progetti

particolareggiati, secondo le norme e modalità spiegate ai precedenti articoli, dovrà precedere quella dei progetti di massima, corredati da un tipo planimetrico nella scala da 1 a 10,000, abbastanza esteso per far conoscere le condizioni della valle da percorrersi, da un profilo longitudinale alla scala di 1 a 5000 per le lunghezze, e di 1 a 1000 per le altezze, e da una serie di profili trasversali distinti, ovvero riportati sullo stesso tipo planimetrico, per mezzo di zone orizzontali quotate, onde far conoscere l'altimetria del terreno in tutta quella estensione che potrà riferirsi ai vari tracciati meritevoli d'esser presi in considerazione, il tutto accompagnato da una memoria spiegativa e giustificativa del tracciato che la società avrà creduto preferibile.

Art. 9. — I progetti d'ogni specie, dovendo essere approvati dal Ministero, non potranno ritenersi adempiute a tale riguardo le obbligazioni della società sino a che la detta approvazione non siasi ottenuta in modo definitivo, mediante l'introduzione all'uopo di quelle modificazioni, aggiunte e rettificazioni che prima di accordare la detta approvazione verranno dal detto Ministero prescritte.

Sarà cura della società di presentare in tempo utile i progetti onde il loro esame e la loro approvazione non abbiano ad essere causa di ritardo nell'esecuzione.

Art. 10. — All'oggetto di evitare per quanto sia possibile la riforma dei progetti delle opere speciali, pel caso in cui venissero prescritte essenziali modifi-

cazioni sui progetti del tracciato planimetrico ed altimetrico, dovrà la presentazione di questi ultimi alla approvazione del Ministero precedere quella dei primi.

Art. 11. — In occasione dello studio dei progetti particolareggiati, la società potrà proporre delle modificazioni ai progetti di massima adottati dal Ministero, quando ciò possa giovare all'opera sotto il rapporto sì di convenienza o di stabilità, come di economia, purchè le dette modificazioni non escano fuori dei limiti delle condizioni fondamentali del tracciamento di massima approvato.

Art. 12. — L'approvazione così assoluta come condizionata che il Governo impartirà ai progetti, emanerà per decreti ministeriali, i quali saranno comunicati alla società per mezzo del commissario tecnico.

I progetti saranno presentati dalla società in duplice esemplare, l'uno dei quali verrà alla medesima restituito al momento della comunicazione della rispettiva approvazione, e l'altro rimarrà a disposizione del Ministero.

Art. 13. — Le nuove ferrovie comprese nella concessione saranno costrutte ad un solo binario, salvo nelle stazioni ed in quei tratti nei quali dovrà aver luogo l'incrociamento dei convogli, ed in cui per la sicurezza del servizio fossero giudicati necessari dei raddoppiamenti di via.

Il Governo peraltro potrà richiedere lo stabilimento di un secondo binario man mano che l'annuo prodotto di alcuna delle sezioni della rete compresa nella presente concessione arriverà a lire 35,000 per chilometro.

Sarà adottato il sistema del massicciato incassato tra banchine di terra, o quello del massicciato libero, secondo le diverse circostanze che faranno riconoscere all'amministrazione governativa più opportuno l'uno che l'altro sistema.

Nel primo caso la larghezza superiore della strada, comprese le banchine, non sarà minore di metri 4,50.

Nel secondo la larghezza del corpo della strada a livello del piano su cui dovrà essere posta la massicciata non sarà mai minore di metri 5,50.

La larghezza della ferrovia tra le faccie interne dei parapetti dei ponti, di una luce non eccedente i metri dieci, degli acquedotti, sifoni e sottovia, non potrà essere minore di metri 4,50 ; la larghezza delle gallerie, misurata al livello delle ruotaie, non sarà minore di metri 4,70.

La larghezza poi tra l'una e l'altra faccia dei ponti di una luce superiore ai metri 10 non sarà minore di metri 9 allorchè dovranno servire allo scopo indicato all'articolo 41 della convenzione, ed i rostri delle pile di questi ponti dovranno essere innalzati sino al piano della cornice, e coronati da parapetti per servire di luogo di ritiro alle guardie nel passaggio dei convogli.

Affinchè i ponti che dovranno servire al passaggio dei convogli della ferrovia ed a quello del carreggio ordinario non diano luogo ad inconvenienti, le due vie saranno separate per tutta la lunghezza dei ponti da una divisione in ferro o legname di sufficiente altezza.

ART. 14. — Laddove la ferrovia si troverà incassata sotto il piano del terreno naturale o tagliata a

mezza costa, oltre ed all' infuori della larghezza prescritta secondo i casi all' articolo precedente, le sarà procurato uno spazio sufficiente per praticarvi rispettivamente da ambi i lati o dal lato del taglio un fosso di dimensioni proporzionate alle acque a cui dovrà dare scolo.

Queste dimensioni nel caso della massicciata libera non saranno però in larghezza mai minori di novanta centimetri alla sommità, e di trenta centimetri al fondo ed in profondità minori di centimetri trenta; nel caso della massicciata incassata colla larghezza in fondo di trenta centimetri, e colle scarpe inclinate a 45 gradi, i fossi non avranno profondità minore di sessanta centimetri.

Oltre a questi fossi nei tratti di strada incassati, e laddove una grande quantità d' acqua pel naturale pendìo dei terreni superiori potesse o da un lato o da ambidue i lati versare sulle scarpe dei tagli, sarà tenuta la società ad aprire altri fossi di proporzionata ampiezza al fianco ed a conveniente distanza dal ciglio di dette scarpe, per mezzo dei quali siano le acque condotte a scaricarsi fuori dei fossi laterali alla strada.

I fossi laterali, oltre al dover avere, come fu già superiormente prescritto, dimensioni di larghezza e profondità proporzionate al corpo delle acque a cui hanno a dare sfogo, verranno disposti con pendenza di fondo a questo medesimo scopo appropriata, deviando al bisogno per una conveniente quantità il profilo longitudinale di esso fondo dal parallelismo con quello della ferrovia, quando questa abbia troppo limitato pendìo.

Per lo scarico dei fossi, il quale dovrà sempre aver luogo in modo innocuo, tanto alle adiacenti proprietà pubbliche o private, quanto alla strada ferrata e sue dipendenze, verranno costrutti a traverso alla ferrovia tutti quegli appositi acquedotti che potranno essere riconosciuti necessari, nel caso che la lunghezza della strada renda insufficienti al bisogno gli acquedotti o ponti da eseguirsi per l'attraversamento dei corsi di acqua naturali o manufatti dalla linea intersecati.

Art. 15. — Le scarpe dei terrapieni, tanto del corpo della ferrovia, quanto di qualsivoglia altra sua dipendenza od accessorio, non avranno mai inclinazione minore dell'uno e mezzo di base per uno di altezza; quelle degli sterri potranno limitarsi all'uno ed un quarto per uno od anche all'uno per uno, secondochè potrà richiedere la naturale stabilità del terreno. La inclinazione delle suddette scarpe dovrà venire convenientemente aumentata quando, per guarentire la sussistenza e la buona conservazione del lavoro, ne fosse riconosciuta la necessità o convenienza, per cagione sia della natura del terreno, sia dell'altezza dei tagli e dei rinterri.

Ovunque le incassature ed i tagli cadano in roccie di tale natura da reggersi stabilmente in posizione verticale, o poco declinanti dalla verticale, le sovraddette scarpe potranno sopprimersi o ridursi alla sola misura richiesta dalla preaccennata natura della roccia.

Art. 16. — I sottovia, ossia gli edifizi, col mezzo de' quali una strada ordinaria attraverserà la strada ferrata passandovi al disotto, avranno una luce non

minore della larghezza normale della comunicazione a cui debbono servire, sia essa o no carreggiabile, sia pubblica, sia privata.

L'altezza della detta luce, se si tratterà di strade pubbliche carreggiabili, non potrà essere minore di metri cinque in chiave, se l'edifizio sarà di forma arcuata, o di metri quattro e centimetri trenta, ove l'edifizio sia coperto da travatura o da impalcatura orizzontale.

Per le strade private e per quelle semplicemente mulattiere, o destinate al passaggio di soli pedoni, la detta altezza sarà in ogni caso particolare determinata in correlazione all'uso a cui esse strade debbono servire.

Art. 17. — I cavalcavia, ossia gli edifizi, col mezzo dei quali una strada ordinaria attraverserà la strada ferrata, passandovi sopra, avranno tra i loro parapetti larghezza non minore di quella normale della comunicazione che debbono servire, sia essa o no carreggiabile, sia pubblica, sia privata. L'altezza della luce dovrà essere tale che tra la copertura, sia arcuata, sia orizzontale, ed il piano delle ruotaie della via vi abbia, pel libero passaggio dei convogli, un'altezza non minore di quattro metri e centimetri ottanta.

La larghezza dei cavalcavia potrà essere limitata a metri cinque e centimetri cinquanta in tutti quei siti, nei quali la strada ferrata non dovrà venire fiancheggiata da fossi, o nei quali, senza di questa, potrà provvedersi allo scolo delle acque con appositi acquedotti laterali, od in caso contrario dovrà venire aumentata

per procurare sotto di essi uno spazio libero, sufficiente pel passaggio dei detti fossi.

Le misure prescritte per la larghezza e per l'altezza della luce dei cavalcavia dovranno anche osservarsi pei ponti canali, col mezzo dei quali potesse occorrere di far passare le strade ferrate sotto corsi di acqua, siano naturali, siano manufatti.

Art. 18. — L'altezza delle gallerie, dal piano superiore delle ruotaie alla chiave della loro vôlta, non dovrà essere minore di metri cinque e centimetri cinquanta.

Per la sicurezza dei guardiani e dei cantonieri nelle gallerie, saranno nei fianchi delle medesime praticate a distanza alternata dall'una e dall'altra parte, non maggiore di cinquanta metri, delle nicchie, nelle quali possano convenientemente ritirarsi tre o quattro persone.

L'apertura superiore dei pozzi per la ventilazione o per la costruzione delle gallerie non dovrà essere stabilita su alcuna strada pubblica; in ogni caso la bocca di essi pozzi dovrà essere circondata da un tamburo di muratura, alto per lo meno due metri; l'apertura inferiore dei suddetti pozzi dovrà cadere fuori della larghezza della galleria in uno dei suoi fianchi.

Art. 19. — Le curve nella generalità dovranno avere un raggio che non stia al disotto di metri quattrocento cinquanta.

Saranno però tollerate curve sino ad un minimo raggio di metri trecento, ovunque troppo gravi difficoltà si opponessero a sorpassare questo limite.

Per le linee concesse eventualmente, allorchè in qualche caso eccezionale ne sia dimostrata l'assoluta necessità, il Governo potrà permettere che il raggio delle curve sia ridotto al minimo limite di duecento cinquanta metri.

Nelle curve di un raggio non maggiore di metri quattrocento non si potrà adottare un'acclività superiore al tre per mille, allorchè le pendenze dei tratti rettilinei adiacenti non oltrepassino il sei per mille; se le accennate pendenze non superano il dieci per mille, l'acclività delle curve sarà limitata al sei, e nel caso finalmente che le pendenze medesime fossero più forti, le curve coll'indicato breve raggio dovranno mantenersi in quel minor limite di acclività che potrà essere consentito dalle condizioni dei luoghi.

Dove due o più curve tracciate con raggio non maggiore di metri mille si succedano l'una all'altra, esse non potranno congiungersi immediatamente, costituendo uno o più flessi contrari, ma dovranno essere separate da un tratto rettilineo di ferrovia che non abbia minore lunghezza di metri sessanta.

Art. 20. — Secondo le esigenze locali le pendenze delle ferrovie potranno essere leggiere, medie e forti.

Le pendenze leggiere non dovranno eccedere il cinque per mille, le medie il dieci, e le forti il venticinque.

Per le linee eventualmente concesse ed in casi eccezionali, nei quali ne sia riconosciuta la assoluta necessità, sarà in facoltà del Governo di accordare che si adottino pendenze maggiori, ma non mai al di là del trenta per mille.

Gli studi dei progetti dovranno essere regolati in modo che le pendenze superiori al limite oltre il quale la trazione dei convogli potrà esigere l'impiego di macchine di rinforzo o l'uso di macchine speciali siano tutte concentrate in un solo e medesimo tratto, come è richiesto dai buoni principii dell'utile impiego della forza motrice, e quindi dell'economia delle spese di esercizio.

Le stazioni, per quanto è possibile, dovranno venir disposte orizzontalmente. Solo nel caso che al soddisfacimento di questa condizione si oppongano troppo gravi difficoltà e spese, la pendenza loro potrà portarsi sino al 2,50 per mille, evitando però di toccare questo limite in quelle parti in cui occorrerà di eseguire manovre di veicoli a mano d'uomo.

L'asprezza del passaggio da una ad altra pendenza verrà sempre addolcita arrotondando con curve di grande raggio l'angolo sotto cui s'incontrano.

Nel caso di due forti pendenze in senso contrario, in maniera tale da formare una concavità al loro incontro, dovrà tra l'una e l'altra venir sempre interposto un tratto orizzontale o di pochissimo pendìo della lunghezza di un ettometro almeno.

Sarà pure in facoltà del Governo, e salvo accordi speciali colla società di autorizzare quest'ultima, sia provvisoriamente che definitivamente, ad impiegare per l'attraversamento delle alte montagne quei nuovi sistemi che fossero messi in luce dal progresso dell'arte ed ammessi dall'esperienza.

La società intanto è autorizzata fin d'ora ad im-

piegare nella strada ferrata ligure, previa l'approvazione governativa dei relativi progetti, quei speciali e nuovi sistemi di costruzione e d'esercizio che in via di provvedimento definitivo o provvisorio fossero nella singolarità dei casi reputati convenienti.

Art. 21. — I ponti, ponticelli, acquedotti, sifoni, sottovia e cavalcavia dovranno essere tutti d'opera murale o di ferro, o di struttura mista di queste due specie di materiale.

Art. 22. — La luce netta dei ponti e l'altezza degli archi e delle travate al di sopra delle acque saranno determinate in modo che nè le proprietà laterali, nè il buon regime stesso dei fiumi, torrenti o rivi si trovino in maggior pericolo di danni o sconcerti in cui prima non fossero.

I progetti dovranno comprendere le opere necessarie per soddisfare a questo scopo, e per assicurare tanto l'immunità della strada ferrata e delle sue dipendenze, quanto il libero sfogo delle acque in qualunque stato di essi fiumi, torrenti o rivi.

La larghezza delle luci dei detti edifizi dovrà pure essere giustificata all'atto della presentazione dei detti progetti.

Art. 23. — Le proposte d'attraversamento della ferrovia col mezzo di sifoni non saranno ammesse per quei corsi d'acqua naturali che non corrono perennemente con acque chiare, nè per quei canali manufatti che facciano promiscuo ufficio di raccoglitori degli scoli naturali di considerevoli estensioni di terreno, e siano soggetti a piene od a notevoli interramenti ; in

ogni caso in cui questo genere di edifizi possa essere ammesso, le loro forme e dimensioni saranno regolate nel modo più conveniente per una facile e pronta espurgazione.

Art. 24. — L'altimetria delle ferrovie e delle loro dipendenze dovrà essere regolata in modo da guarentire pienamente l'insommergibilità della sede del massicciato sotto qualsivoglia massima piena conosciuta dei limitrofi fiumi, torrenti e rivi, e trovarsi sovratutto nelle traversate dei medesimi in relazione al libero sfogo delle acque.

Quanto ai tratti che occorresse di stabilire lungo i lidi del mare, i progetti dovranno comprendere le opere necessarie per metterli al riparo dalle onde delle forti burrasche e, dove ne fosse il caso, anche dall'invasione delle arene, che tanto esse burrasche, quanto i venti possono accumularvi, sia mercè una sufficiente elevazione del piano della suddetta sede, sia coll'interposizione di muri, argini, o moli talmente alti e robusti da ottenere siffatto intento.

Art. 25. — I tratti di ferrovia scorrenti in prossimità di precipizi e quelli altri nei quali la brevità dei raggi delle curve od altra circostanza qualunque potesse rendere meno difficili e più disastrosi i fuorviamenti dei convogli, ove non si possa disporre il profilo longitudinale in modo che essi vi scorrano incassati sotto il terreno naturale, dovranno dal lato del pericolo venire muniti di robusti parapetti od arginelli.

Art. 26. — Il ristabilimento delle comunicazioni

delle ferrovie intersecate col mezzo di cavalcavia o di sottovia sarà sempre preferibile a quello delle traversate a livello ogni volta che la differenza tra i livelli rispettivi fra la strada ferrata e le strade ordinarie sia tale da permetterne la costruzione senza trarre ad ardui impegni od eccessive spese.

In caso contrario l'espediente delle suddette traversate a livello sarà ammesso nei progetti, salvo però a ridurle al minor numero possibile col portare due o più comunicazioni a confluire sulle ferrovie riunite, con soppressione delle meno utili ed indispensabili, od in altro modo di equivalente effetto.

Esse dovranno venir chiuse all'uno e all'altro lato delle ferrovie con cancelli o con semplici barriere secondo la rispettiva importanza, i quali cancelli o barriere nelle strade pubbliche carreggiabili dovranno lasciare una larghezza libera di varco misurata a squadra colla strada ordinaria variabile da 4 a 6 metri, secondo la maggior o minor importanza e frequenza del movimento che vi si esercita, e nelle strade private, e in quelle non carreggiabili la larghezza di metri 2 in 4 al più.

Mediante chine o salite più o meno dolci, secondo l'importanza delle comunicazioni, la natura e l'estensione degli usi a cui esse sono destinate, e le esigenze della naturale giacitura del terreno, sarà dato accesso alle traversate a livello in quei casi in cui il piano della ferrovia non coincida con quello della strada ordinaria intersecata.

Le accennate chine non dovranno eccedere l'incli-

nazione del 5 per 100, salvo nei casi eccezionali riconosciuti ed ammessi dal Ministero dei lavori pubblici, ed esse dovranno sempre raggiungere la strada ferrata, mediante un conveniente tratto orizzontale da una parte e dall' altra.

Art. 27. — La società è tenuta a procurare una conveniente abitazione a fianco della ferrovia ai cantonieri ed ai guardiani incaricati della manutenzione e della sorveglianza della via; però sarà progettata la costruzione in muratura di case cantoniere e di caselli di guardia, e queste case e caselli saranno parte semplici, ossia a due sole camere, e parte doppie, cioè a quattro camere.

Il numero delle une e degli altri e la loro posizione saranno determinate in relazione al numero delle traversate a livello, alle esigenze della sicurezza pubblica e al bisogno dei servizi della manutenzione.

Art. 28. — Lungo le linee concesse ed alle distanze meglio appropriate alle respettive località saranno stabilite delle stazioni e delle fermate pel servizio dei viaggiatori e delle merci, pel deposito del materiale mobile e per poter provvedere ai bisogni di conservazione e di riparazione di questo.

Le stazioni saranno di diverse classi, secondo la maggiore o minore importanza dei luoghi che debbono servire, e secondo la natura ed estensione dei servizi che dovranno farvisi.

Dovranno essere appropriate al buon servizio tanto dei viaggiatori come delle merci e dovranno essere provvedute di tutte quelle fabbriche e stabilimenti ac-

cessorii che si richieggono pel pronto e buon servizio della strada ferrata, come tettoie di copertura pel carico e scarico delle merci, magazzini, rimesse per locomotive e per vagoni, e via dicendo.

Il numero e la posizione delle stazioni e delle fermate saranno determinate dal Ministero, sentite le proposizioni della società.

I piani generali delle stazioni prescritti dall'art. 6, non che i disegni dei loro fabbricati, saranno distesi in modo da soddisfare alle sovraesposte norme, e da far sì che risulti un complesso tale da giustificare che col di lui mezzo resterà abbondantemente provveduto ad ogni bisogno dei servizi da farsi in ciascuna stazione, e che niuno mancherà degli stabilimenti, lavori e meccanismi necessari per un esercizio della ferrovia completo, sicuro, semplice, facile ed economico.

Art. 29. — Salvo il caso di rinunzia da parte degli interessati ed aventi diritto, da essere comprovata mediante atto regolare ed autentico, i progetti definitivi dovranno in generale comprendere tutte le opere necessarie sia pel ristabilimento delle esistenti comunicazioni che dalle ferrovie rimanessero interrotte, sia per la conservazione dello scolo e del libero corso delle acque i cui condotti naturali od artificiali fossero interrotti o modificati dalle opere della ferrovia, e queste opere dovranno essere eseguite per cura ed a spese della società.

Se la inosservanza di queste condizioni facesse nascere dei fondati richiami da parte degli interessati ed aventi diritto anche dopo l'approvazione dei progetti,

e durante l'eseguimento dei lavori, la responsabilità delle conseguenze di essa inosservanza ricadrà sulla società.

ART. 30. — Ritenuto quanto è stabilito all'art. 13 relativamente alla larghezza del corpo della ferrovia, l'altezza del massicciato, sul quale avrà a stabilirsi l'armamento della ferrovia, non dovrà essere minore di centimetri cinquanta, e la sua larghezza uniforme sarà di metri tre e centimetri quaranta nei casi che venga incassato tra le banchine di terra; pari sarà la larghezza al piano delle ruotaie del massicciato libero, al quale dovrà darsi in base la larghezza di metri 4 e centimetri 60.

ART. 31. — La ferrovia dovrà essere chiusa e separata dalle proprietà limitrofe con siepi, muri di cinta, barriere ed altri mezzi equivalenti ed appropriati alle specialità delle circostanze.

ART. 32. — La larghezza della via tra i margini interni delle ruotaie dovrà essere di metri 1,44 in 1,45 e nei raddoppiamenti di via la distanza fra i due binari non sarà mai minore di 2 metri tra i bordi esterni di ciascun binario.

La distanza però fra i binari principali nelle stazioni, anche laddove essa non è richiesta maggiore della suddetta pel servizio delle piatteforme, ovvero per lo stabilimento dei marciapiedi dovrà essere di metri 2,80, misurata sempre fra i bordi esterni di ciascun binario.

ART. 33. — L'armamento della ferrovia sarà fatto sopra traversine di non minore lunghezza di metri 2

e centimetri 60, ed ogni ruotaia di metri 5 e 40 di lunghezza dovrà essere sostenuta da un numero di traversine non minore di 6.

Le traversine dovranno avere la forma prismatica, la loro sezione potrà essere semiesagonale, rettangolare o semicircolare.

In ogni caso la larghezza della base, colla quale poseranno sul terreno, non sarà in alcun modo minore di centimetri 25, nè minore di centimetri 12 1|2 la spessezza loro tra la detta base ed il piano sul quale dovranno venire affissi i cuscinetti.

Esse saranno di rovere (*quercus robur*) o di larice rosso (*pinus larix*). Potranno essere ammessi i legnami di essenza dolce, quando siano stati preparati secondo un sistema di preservazione di riconosciuta e sperimentata efficacia.

Art. 34. — Le ruotaie le quali saranno di ferro battuto dovranno nei casi ordinari essere del peso di 33 chilogrammi per ogni metro andante. Esse avranno la lunghezza qui avanti accennata, meno quelle da impiegarsi nelle curve di breve raggio, le quali saranno accettate con lunghezze minori da prestabilirsi.

Esse verranno congiunte l'una all'altra col mezzo di compresse (*éclisses*), secondo quel sistema che all'atto dell'applicazione verrà prescritto dal Governo alla società siccome raccomandato da ragioni di preferenza.

I cuscinetti saranno di ghisa e del peso di 9 chilogrammi.

Nel caso che venisse adottato il sistema Vignolles,

così detto all' americana, le ruotaie dovranno avere per metro corrente un peso non minore di 36 chilogrammi.

Art. 35. — Le disposizioni di cui nei precedenti due articoli potranno essere modificate coll' autorizzazione del Governo od anche mutate quando un nuovo sistema fosse dimostrato migliore dall' esperienza.

In ogni caso il Governo dovrà far conoscere alla società le sue determinazioni a siffatto riguardo all' atto dell' approvazione dei progetti particolareggiati.

Art. 36. — Colle stesse norme regolatrici dell' armamento della via principale sarà anche progettato l' armamento dei raddoppiamenti di via e delle vie secondarie delle stazioni.

Per l' armamento della via nelle traversate a livello, per gli sviatoi nei raddoppiamenti di via e nelle stazioni, per le piatteforme, le stadere a ponte, i serbatoi d' acqua, le trombe idrauliche, le colonne idrauliche, i segnali a disco, le grue fisse e per ogni altro oggetto di materiale fisso delle stazioni, nei progetti prenderà norma la società dal praticato nelle migliori fra le ferrovie costrutte e che si andranno costruendo, ed osserverà inoltre quelle istruzioni e determinazioni speciali che emaneranno dal Ministero all' atto dell' approvazione dei progetti definitivi.

Art. 37. — La società dovrà stabilire sulla strada ferrata una linea di telegrafia elettrica pel servizio della locomozione, secondo il sistema che sarà da essa proposto ed approvato dal Governo.

Il Governo si riserva la facoltà di collocare sui pali

della società i fili della linea pel servizio pubblico, e quest' ultima sarà tenuta inoltre di provvedere nelle rispettive stazioni gli occorrenti locali pegli uffici degli impiegati telegrafici governativi.

La società sarà pure obbligata alla custodia ed alla manutenzione ordinaria del materiale esterno della linea, come pali, fili ed accessorii, tanto di sua proprietà che di spettanza dello Stato, uniformandosi per quanto riguarda i fili ed accessorii alle istruzioni della direzione generale dei telegrafi dello Stato.

In tutte quelle stazioni della rete concessa che saranno designate dal Governo la società si obbliga di far ricevere e trasmettere a destinazione per mezzo dei suoi agenti i dispacci telegrafici che verranno presentati dalle persone viaggianti nei convogli.

Le condizioni ed i compensi per questo speciale servizio saranno stabilite nel seguito tra la Società ed il Governo mediante accordi speciali.

Per ciò che concerne l' accennato servizio gli agenti della società dovranno uniformarsi ai regolamenti in vigore ed alle istruzioni che saranno date ai medesimi dalla direzione generale dei telegrafi dello Stato.

Art. 38. — In quei tratti nei quali l' andamento delle linee comprese nella concessione venisse ad intersecare le fortificazioni militari, od il buon regime e conservazione dei porti e spiaggie, dovranno nel relativo studio, di intelligenza col Ministero dei lavori pubblici, prendersi gli opportuni concerti coll' amministrazione della guerra, oppure con quella della marina secondo i casi, ed assoggettare i progetti a quelle con-

dizioni ed avvertenze che le dette amministrazioni saranno per proporre.

TITOLO II.

Norme e condizioni regolatrici nell' eseguimento delle opere.

Art. 39. — Tutte le opere relative alla costruzione delle ferrovie comprese nella concessione saranno eseguite con materiali di buona qualità, e secondo le migliori regole dell' arte, sotto il controllo e la sorveglianza del Governo col mezzo de' suoi commissari, ed il personale tecnico da essi dipendente.

La sorveglianza governativa avrà per iscopo di riconoscere l' andamento delle opere, e di esigerne la buona e lodevole esecuzione in conformità delle disposizioni dei decreti ministeriali d' approvazione dei progetti e delle prescrizioni del presente capitolato. Essa però non impedirà alla società di procedere nella distribuzione e condotta dei lavori nel modo che le suggerirà la sua industria, purchè questo modo non sia in opposizione alle disposizioni della convenzione e del presente capitolato, ma sia tale da guarentire insieme alla stabilità e durevolezza delle opere, la loro convenienza alla propria destinazione.

Art. 40. — Quando il commissario governativo riconoscesse che l' eseguimento delle opere non procede in conformità dei preaccennati principii, se la società non si presterà alle riforme che dai medesimi verranno

loro ingiunte, potrà esso ordinare la sospensione dei lavori, salvo il riferirne tosto al Ministero.

Art. 41. — Nel caso contemplato nell' articolo precedente, le controversie verranno risolte nei modi stabiliti agli articoli 46 e 47 della convenzione, a cui questo capitolato si riferisce, nè il tempo che verrà impiegato nel farle decidere mediante l' arbitramento, e nel quale i lavori dovessero rimanere sospesi, darà diritto alla società di pretendere qualsivoglia dilazione di termini all' ultimazione delle opere, i quali s' intendono assolutamente invariabili, se non nel caso in cui il giudizio degli arbitri le sarà riuscito favorevole. All' incominciamento di qualsivoglia lavoro dovrà farsi sempre precedere il tracciamento planimetrico ed altimetrico del medesimo in modo regolare ed ostensibile.

Nei tracciamenti dei ponti eccedenti la luce di metri dieci si userà l' avvertenza di collocarne l' asse in modo che, conservandosi rettilineo quello della ferrovia, la maggior ampiezza riservata al passaggio dei carri e vetture corrisponda a monte od a valle della ferrovia, secondochè la strada ordinaria si troverà dall' uno o dall' altro lato.

Art. 42. — Nell' atto che si riporteranno sul terreno i tracciamenti dei progetti approvati, potrà la società introdurvi, previo consenso del Ministero, delle modificazioni tanto nella planimetria che nell' altimetria, purchè le prime non cagionino un discostamento dalla linea maggiore di metri 300 da una parte e dall' altra della traccia del progetto approvato, nè introducano curve in maggior numero o di minor raggio di quelle

che questa traccia presenterà, e le seconde non introducano più forti pendenze, nè deteriorino le condizioni dei passaggi che occorra di praticare sotto o sopra la ferrovia alle acque od alle strade ordinarie.

Art. 43. — La società dovrà acquistare in proprietà libera ed assoluta tutti i terreni, fabbricati ed altre proprietà e ragioni pubbliche e private qualsiansi necessarie per costruire e portare a stato di permanente esercizio la strada ferrata con tutte le sue dipendenze ed accessorii di scarpe, fossi, siepi, steccati e muri di chiusura, argini ed opere di difesa, opere di conservazione, o di ristabilimento delle pubbliche comunicazioni, o del corso delle acque pubbliche, case cantoniere, e loro aiuole di contorno, caselli di guardia, fabbricati delle stazioni ed arèe libere circostanti, necessarie per le comunicazioni, per gli accessi ai depositi, pei movimenti e per ogni compiuto servizio da farsi nelle medesime, così pei viaggiatori come per le merci.

I limiti sino a cui dovranno estendersi le occupazioni permanenti sono determinati dalla estensione materiale delle opere da eseguirsi col di più voluto, sia dalle leggi generali sul diritto di servitù relativamente alle distanze dei fabbricati, dei muri di cinta, dei piantamenti, dei fossi e degli scavi dalle proprietà del vicino, sia dalle leggi speciali vigenti, e che potranno essere poste in vigore sulle servitù legali delle ferrovie pubbliche e delle proprietà adiacenti, e per la polizia di essa ferrovia. Questi limiti verranno segnati in massima sulle sagome e profili normali prescritti all'arti-

colo 4, non che sui piani speciali delle stazioni, case cantoniere e altre opere d'arte in cui importasse di farne particolare indicazione.

Il diritto che accorda alla società l'art. 187 della legge 20 novembre 1859 deve intendersi concesso coi riguardi dovuti all'esercizio della navigazione e delle arti marittime, e nella supposizione che i terreni ivi indicati non siano stati ceduti in proprietà od in affitto ai terzi ; in caso contrario la società dovrà tenere indenne il Governo e compensare i concessionari o locatari a termini di legge.

Le occupazioni così permanenti che temporarie delle altrui proprietà verranno eseguite in conformità delle leggi attualmente vigenti, o che saranno progressivamente messe in vigore nel paese, alla rigorosa osservanza delle quali si dichiara tenuta la società.

Dovrà quindi essa promuovere tutte le necessarie formalità e sostenerne le spese.

Art. 44. — Gli scavi di materiali che per necessità o per sua particolare convenienza la società volesse praticare nei terreni superiori alla strada ferrata saranno regolati e disposti in maniera da rimuovere ogni pericolo di immediati e prossimi scoscendimenti a di lei danno.

Quelli che si volessero aprire nei terreni inferiori dovranno essere dal lato della ferrovia disposti con scarpe non minori di quella per gli sterri, prescritta all'articolo 15, il ciglio della quale sarà tenuto a distanza orizzontale dalla linea della siepe, steccato o muro di chiusura, od in mancanza di questi dal piede

della scarpa del terrapieno o da quello dei muri di sostegno, non minore della profondità di detti scavi.

Gli scavi negli alvei dei fiumi, torrenti e rivi saranno fatti in modo e colle precauzioni necessarie per evitare qualsivoglia deviazione od altro qualunque sconcerto nel regime dei detti alvei, che possa recare nocumento alle laterali proprietà pubbliche e private ed alla strada ferrata stessa.

Pari precauzioni dovranno usarsi nelle estrazioni di materiali dalla spiaggia del mare, nelle quali inoltre dovrà procedersi con osservanza delle leggi e regolamenti vigenti sulla polizia e sulla conservazione dei porti e spiaggie.

Art. 45. — Non solo il corpo delle ferrovie e loro dipendenze verrà sostenuto e difeso con opere murali nelle località nelle quali si troverà esposto all' azione delle acque di mare e di quelle dei fiumi, torrenti, rivi e canali manufatti, ma anche dove lo richiedesse il bisogno di difesa o conservazione di qualche sottostante o sovrastante strada, od altra opera pubblica, o di qualche pubblico o privato edifizio di cui non si dovesse o potesse eseguire l' occupazione, così pure nei casi in cui lo esigesse il bisogno di assicurare la stabilità dei terreni superiori contro le frane o la caduta dei materiali che potessero nuocere alla permanente e sicura praticabilità delle ferrovie, e finalmente in quelli in cui ciò sia stato richiesto dalla tutela di qualche notabile interesse pubblico, compromesso in dipendenza della strada ferrata, come sarebbe di non nuocere all' esercizio delle arti marittime sulle spiag-

gie, alla libertà delle comunicazioni ed alla pubblica igiene, nelle traversate od agli accessi degli abitati, nè di deturpare l'aspetto di questi.

Art. 46. — Gli alvei dei corsi d'acqua di qualunque natura, saranno raddrizzati e trasportati convenientemente ovunque ciò occorra per mettere nel debito accordo la loro direzione con quella degli edifizi, col mezzo dei quali dovranno attraversare le ferrovie, e saranno eseguite tutte le munizioni ed altre opere necessarie per assicurare la permanenza e l'innocuità di tali trasporti e raddrizzamenti.

Art. 47. — Le coperture degli edifizi servienti al passaggio di acque qualunque od al ristabilimento delle comunicazioni intersecate attraverso delle strade ferrate saranno a vôlte murali, sia laterizie, sia di buone pietre, oppure ad impalcature di ferro o ghisa, sorrette da travi o da centine dello stesso metallo.

Verranno permesse le coperture in lastroni di pietra di conveniente spessezza per le sole luci di non maggiore larghezza di 60 centimetri ed anche per quelle di larghezza di un metro, quando tra esse coperture e la sede del massicciato sia interposto un considerevole strato di terra.

Il punto supremo della schiena delle coperture non dovrà mai trovarsi a livello più alto di quello della sede del massicciato.

Sono eccettuati i casi della impalcatura di ferro o ghisa, nei quali i sostegni dell'armamento potranno far corpo immediato con quelli di esse impalcature.

Art. 48. — Gli attraversamenti delle linee di strada

ferrata colle strade ordinarie per mezzo di sottovia avranno sempre luogo mediante tutte le opere necessarie per assicurarne in qualsivoglia circostanza la praticabilità, e così per ottenere che siano poste al riparo delle inondazioni, e che possano smaltirsene le acque delle quali non fosse possibile d' impedirvi l' introduzione.

Art. 49. — Le piegature delle strade ordinarie agli accessi così delle traversate a livello, come a quelli dei sottovia e dei cavalcavia saranno sviluppate in modo da offrire la maggiore possibile comodità e sicurezza in relazione alla natura del transito cui debbono servire.

Sarà evitata per tutto quanto sarà possibile la proposizione di traversate a livello alle bocche dei sotterranei, alle estremità immediate delle profonde incassature, specialmente se curvilinee, e nell' interno delle stazioni nell' intervallo compreso tra gli sviatoi estremi.

Nelle traversate a livello le ruotaie saranno munite di controruotaie di ferro, la lunghezza delle quali dovrà eccedere di circa metri 1,50 la larghezza libera del varco determinato colle norme prescritte all' articolo 26 del presente capitolato.

L' incrociamento delle strade ordinarie colla ferrata mediante passi a livello dovrà eseguirsi il meno obliquamente possibile e ad un angolo che sia non minore di quarantacinque gradi, a meno che il Governo non creda conveniente per circostanze eccezionali di ammettere un angolo minore.

Il suolo delle chine e salite d' accesso alle traver-

sate a livello, ai cavalcavia ed ai sottovia, ed in generale quello di qualunque tratto di strada pubblica che sarà stato coi lavori delle ferrovie variato o modificato, dovrà venire dalla società consolidato con buoni materiali e nella forma e modo di costruzione dei tronchi continuativi della comunicazione di cui fanno parte.

Art. 50. — La società prima di porre mano a quella parte dei progetti, per l'eseguimento dei quali occorrerà l'occupazione e trasporto di qualunque tratto di strada pubblica, dovrà darne formale comunicazione alle autorità amministrative preposte al governo di esse strade per abilitarle così alla ricognizione della convenienza e sufficienza nel suo interesse del progetto e delle condizioni sotto le quali ne sarà stata accordata la superiore approvazione, come a sopravvedere alla osservanza di esso progetto e condizioni.

Ad opera finita dovrà sempre la società riportare dalle suddette autorità una dichiarazione dell'eseguito lavoro.

Quando l'esecuzione dei lavori esiga l'interruzione di una preesistente comunicazione qualunque, essa non potrà mai aver luogo senza che prima non siansi stabiliti dei passaggi provvisorii riconosciuti sufficienti per comodo e sicurezza dagl'ingegneri del Governo.

Art. 51. — Meno il caso di alti sterri nel quale le case cantoniere e caselli di guardia potranno venire stabiliti presso il ciglio della scarpa del taglio, in tutti gli altri casi il loro piano terreno dovrà trovarsi prossimamente al piano delle ruotaie.

Qualunque particolare circostanza di località potrà esigere case cantoniere di ampiezza e di forma eccezionale; in siffatto caso esse formeranno materia di progetti e disegni speciali.

La distanza della fronte di una casa cantoniera dalla più prossima ruotaia di una ferrovia non dovrà mai essere minore di metri 5.

Oltre l'area che verrà occupata dal fabbricato propriamente detto, dovrà formare dipendenza libera di qualsivoglia casa cantoniera tutto intorno alla medesima una zona di terreno di estensione non minore di metri 5.

A comoda portata di ogni casa cantoniera dovrà aversi salubre acqua potabile in quantità sufficiente pei bisogni degli abitatori; onde è che quando queste non abbiano nelle adiacenze qualche mezzo sicuro, libero e permanente di provvedersene, vi si dovrà supplire coll'escavazione di pozzi, collo stabilimento di cisterne, o con altre disposizioni di effetto equivalente

Le case cantoniere verranno collocate e costrutte in condizioni tali da offrire le debite guarentigie di stabilità e convenienza alla propria destinazione.

Quindi nella loro posizione, nella distribuzione interna, nell' ampiezza della pianta e nell' altezza dei membri dovranno possedere tutto ciò che è necessario per una comoda e salubre abitazione, al riparo delle ingiurie degli elementi ed al sicuro degli attentati dei male intenzionati.

Art. 52. — Le siepi vive e di chiusura saranno piantate in quei terreni ed in quelle posizioni nelle quali si conoscerà per esperienza che potranno vegetare.

Le chiusure necessarie in quei luoghi nei quali non potranno allevarsi le siepi consisteranno in barriere di legno od in muricciuoli da costruirsi in calce od a secco con appropriate dimensioni di altezza e di grossezza.

La chiusura dell' area delle stazioni sarà fatta con steccati di legno e di ferro sostenuti di tratto in tratto da pilastrini di pietra o di muro o da colonnette in legname secondo i moduli che la società proporrà alla superiore approvazione all' atto della presentazione dei progetti speciali di esse stazioni.

Art. 53. — I materiali del massicciato sul quale dovrà stabilirsi l' armamento così della via principale delle strade ferrate, come delle vie secondarie nell' interno delle stazioni e loro accessi, saranno depurati dalle materie terrose e dalle pietre che in qualunque senso eccedano la misura di 8 centimetri.

Saranno parimente escluse dal massicciato le arene troppo fine ed aride che possano essere troppo facilmente sollevate dai venti e dal moto dei convogli.

I materiali del massicciato dovranno essere di natura facilmente permeabile, al che quando non nuoca la mescolanza alle sabbie di una piccola porzione d' argilla che ne moderi la soverchia mobilità, esse potranno accettarsi.

Art. 54. — Le traversine ed i cunei di fissazione delle ruotaie ai cuscinetti dovranno essere di legname sano, spoglio della corteccia e dell' alburno; riguardo alle prime verranno rifiutate non solo quelle mancanti delle prescritte dimensioni, ma anche tutte quelle che presentassero irregolarità od alterazioni della sostanza

legnosa, tali da pregiudicarne le condizioni di durevolezza o nuocere agli uffizi di resistenza a cui deggiono compiere.

Art. 55. — Le ruotaie colle compresse e chiavarde di loro congiunzione ed i cuscinetti colle loro caviglie saranno precisamente conformi ai calibri e modelli dal Ministero debitamente approvati. Nel peso delle ruotaie e de' cuscinetti stabilito all' Art. 34 come anche in quello che venisse a stabilirsi in conseguenza dell' art. 35, sarà ammessa una tolleranza del 3 per cento.

Dovranno le medesime essere di ferro duro e compatto, ben saldato, non fragile a freddo e di grana fina, insomma della qualità la meglio atta a resistere all' azione delle ruote dei veicoli.

La loro fabbricazione dovrà essere eseguita con tutte le diligenze necessarie per ottenere la voluta perfezione.

Le compresse di congiunzione delle ruotaie a ragione di due per ogni congiunzione saranno di buon ferro battuto del peso non minore di chilogrammi 4 per cadauna, assicurate alle dette ruotaie con quattro robuste chiavarde a vite e chiocciola per ogni congiunzione.

Pel passaggio di queste chiavarde le estremità delle ruotaie medesime saranno traforate con fori di forma e grandezza conveniente a non impedire i movimenti di contrazione e di dilatazione delle ruotaie medesime dipendenti dalle variazioni di temperatura.

I cuscinetti saranno modellati con tutta diligenza, ben diritti ed in isquadra. Le loro esterne superficie

saranno nette, liscie ed unite senza risvolti, nè bitorzoli, nè rugosità. La ghisa da impiegarsi nella fabbricazione dei cuscinetti debb' essere grigia a grana omogenea, fitta e tenace. Le caviglie dovranno essere di ferro dolce e nervoso. Impiantate in un pezzo di trave di rovere per circa la metà della loro lunghezza, e poi, ripiegata a colpi di mazza la parte sporgente in modo tale che venga a formare un angolo di circa 45 gradi colla verticale, non dovranno soffrire alcuna alterazione, se anche dopo estratte vengano raddrizzate a freddo.

Art. 56. — I fabbricati delle stazioni dovranno sempre comprendere i locali necessari per un conveniente alloggio di quegl' impiegati od agenti, di cui pel lodevole esercizio delle ferrovie si crederà necessaria la continua presenza sul luogo.

Tutta l' area delle stazioni, comprese anche le esteriori piazze d' accesso, verrà regolarmente appianata e coperta di uno strato di materiali arenosi e ghiaiosi che in qualunque tempo ed in ogni senso la renda di facile accesso e praticabilità, con una ben ordinata disposizione di piano, ed all' uopo con un sistema opportunamente combinato di acquedotti sotterranei; nell'area suddetta sarà procurato un pronto e completo scolo delle acque cadenti dai tetti provenienti dai circostanti terreni ed altre qualunque.

L' ingresso delle stazioni, qualunque sia la loro importanza, sarà sempre guarentito da segnali a disco posti a distanza variabile a seconda dell' andamento planimetrico ed altimetrico della via ai due lati delle stazioni medesime.

Le stazioni saranno provvedute, oltre dei binari doppi sviluppati, di quanto è richiesto dal pronto e sicuro servizio, coi necessari serbatoi non che delle piatteforme, grue, bilancie e pesi a bilico, vasche d' acqua per alimentare le caldaie e di quanto altro possa occorrere pel buon servizio medesimo. Tutto questo materiale sarà di buona qualità e costrutto secondo i migliori modelli. Le sale d' aspetto saranno mobiliate con comodità e decoro sufficienti e proporzionati all' importanza della stazione ed alla classe delle sale medesime.

Le latrine d' uso pubblico saranno decenti ed opportunamente collocate.

Art. 57. — Le fondazioni delle opere murali dovranno sempre essere stabilite in modo da assicurare che la base sulla quale insisteranno mai non venga a mancare, sia per effetto della pressione delle masse sovra incombenti, sia per le corrosioni e scalzamenti che possono esercitarvi le acque dei fiumi, torrenti, rivi e canali e quelle del mare.

Art. 58. — I legnami delle paratie delle murature di getto di fondazioni nell' acqua e quelli da impiegarsi per assicurare la stabilità di qualsivoglia genere di fondazioni delle opere d' arte, come pali e palanche per palafitte, travi e travicelli per collegamento e contegno di queste, per graticolati e zatteroni, per grippie di difesa dagli scalzamenti, e per contegno dei selciati e sassaie saranno sempre di legno di rovere, o larice rosso, e senza difetti di sorta, in pezzi di forme, dimensioni e regolarità di lavoratura convenienti alla loro destina-

zione, muniti e consolidati con robuste ferramenta, quanto è necessario per la facile e completa infissione e per la permanente saldezza del collegamento nelle congiunzioni.

Art. 59. — Le gallerie o sotterranei dovranno essere rivestiti in buona muratura cogli spessori che secondo le circostanze saranno prescritti dall' amministrazione governativa in tutti quei siti in cui l' amministrazione medesima ne riconoscerà il bisogno, sia a cagione della cattiva ed instabile roccia in cui dovrannosi aprire, o sia per le filtrazioni d' acqua o per la poca grossezza dello strato di suolo naturale sovraincombente alle gallerie stesse.

Oltre all' uso che già si è detto potersi fare della pietra scalpellata nella copertura degli acquedotti e nelle fondazioni di questo genere di costruzione ne potrà essere prescritto l' impiego nei rivestimenti di tutta la parte soggetta allo sfregamento od all' urto delle acque e dei materiali che queste travolgono, delle murature d' elevazione di un' opera qualunque, nelle parti eziandio di qualsivoglia opera maggiore esposte sia a consumo per loro uso naturale, sia ad essere alterate e guaste dalle vicende atmosferiche, dallo scolo delle acque o da atti di negligenza ed imprevidenza da parte dell' uomo, nelle opere di finimento e di decorazione dei ponti e viadotti e delle fronti murali degl' ingressi dei sotterranei, nei pulvinari d' impostatura degli archi, quando un tal mezzo sia riputato conveniente per ripartirne sur ampia base la pressione, negli spigoli dei piedritti, dei piloni e degli archi dei ponti, viadotti e simili.

Le pietre scalpellate a filari orizzontali estesi per tutta la spessezza dei muri e collocati a convenienti distanze verticali dall' uno all' altro saranno anche impiegate come mezzo di ridurre ad uniformità i cedimenti nelle costruzioni qualunque di altezza considerevole, e nei rivestimenti dei sotterranei, quando queste costruzioni siano in piccoli materiali, quali sono i mattoni od in materiale di grossezza non uniforme, quali sono le pietre greggie.

Art. 60. — Nelle opere d' arte, di cui all' articolo 5, potrà essere ammessa tanto la ghisa o ferro fuso, quanto il ferro battuto in ispranghe ed in lamiera.

L' impiego del ferro di qualunque specie nei piloni e nelle spalle dei ponti e viadotti sarà fatto regolando la spessezza delle pareti se avranno forma tubulare, non solo in ragione delle spinte e delle pressioni che dovranno sostenere da parte dei pesi sovrincombenti e contrapposti, ma anche in ragione degli urti od accidentali o permanenti a cui si troveranno esposte da parte delle acque, dei materiali che queste travolgano, o di altra causa qualunque.

L' impiego del ferro fuso per travi in sostegno delle impalcature dei ponti e viadotti non sarà ammesso quando la larghezza delle luci ecceda i metri 8. In siffatti casi il ferro fuso non potrà essere impiegato che in costruzioni centinate.

Le dimensioni delle travi, traverse ed archi in ferro battuto ed in lamiera di sostegno della via dei ponti e viadotti saranno regolate in maniera che la resistenza assoluta del ferro ai carichi permanenti od eventuali

non abbia a sostenere sforzo maggiore di 6 chilogrammi per ogni millimetro quadrato di sezione.

Gli anzidetti limiti di lavoro della resistenza assoluta saranno ridotti alla metà o poco più nel caso dell'impiego del ferro fuso.

La stessa prescrizione è applicabile all'impiego del ferro battuto, della lamiera e del ferro fuso che fosse proposto od ordinato per le armature ed incavallature dei tetti di fabbricati, rimesse e magazzini e delle tettoie di copertura dei convogli nelle stazioni.

Potrà la direzione tecnica esigere che la resistenza delle arcate e delle travate in ferro di qualunque edifizio sia sottoposta a prove così statiche che dinamiche prima che ne sia intrapreso l'esercizio.

Il sopraccarico statico da mantenersi sui ponti e viadotti per dodici ore almeno dovrà consistere in un peso uniformemente distribuito per tutta l'estensione dell'edificio in ragione di non meno di 4 tonnellate per ogni metro di lunghezza di via presunto ad un solo binario.

La resistenza dinamica sarà cimentata con reiterati passaggi di una locomotiva con vetture, il tutto di un peso non minore di 100 tonnellate ed alla velocità di 45 chilometri all'ora.

Da queste prove dovrà risultare non solo l'immunità dell'opera da qualsivoglia guasto, rottura o spostamento di parti, ma anche l'assenza di qualsivoglia flessione permanente ed il pieno ristabilimento di quelle che avessero luogo sotto l'azione dei carichi d'esperimento, eccettuate le depressioni esclusivamente dovute alla costruzione.

Saranno proposte nei progetti particolareggiati le disposizioni più convenienti per la conservazione della libertà dei movimenti di dilatazione e contrazione per l'effetto delle variazioni di temperatura quando la lunghezza delle travi e degli archi di un ponte metallico ecceda i 20 metri.

Art. 61. — La società sarà tenuta di farsi legittimamente rappresentare sul luogo stesso dei lavori da persone idonee che farà formalmente conoscere ai commissari tecnici governativi, ed alle quali si possano impartire gli ordini e fare le comunicazioni che il buon andamento dei detti lavori potrebbe richiedere.

Gli appaltatori ed i provveditori di materiali non saranno nè dal Governo, nè dai commissari tecnici riconosciuti se non nella qualità di dipendenti dalla società, cosicchè sopra di questa peserà sempre la responsabilità del fatto loro.

Art. 62. — A misura che i lavori saranno ultimati sulle sezioni di linee o sui tronchi stabiliti dall'articolo 21 della convenzione, si procederà sulla domanda della società alla ricognizione, e se vi ha luogo al ricevimento provvisorio dei lavori da uno o più commissari da designarsi dal Ministero.

Visto il risultato del processo verbale di una simile ricognizione, il Ministero, se lo crederà opportuno, autorizzerà la società ad aprire l'esercizio delle linee o sezioni di linee, ed a percipere i prezzi di tariffa qui infra stabiliti.

Questi ricevimenti parziali non diventeranno defini-

tivi che al ricevimento generale e complessivo di tutte le linee comprese nella concessione.

Art. 63. — Oltre alle prescrizioni, di cui all' articolo 218 della legge sull' ordinamento della gestione delle opere pubbliche del 20 novembre 1859, riguardante il piano catastale delle ferrovie e loro dipendenze, ed il quadro descrittivo di tutte le opere d' arte che saranno state eseguite, dovrà la società accompagnare questo quadro con un atlante contenente i disegni quotati di tutte le opere.

I terreni acquistati posteriormente dalla società per soddisfare ai bisogni dell' esercizio, e che perciò diverranno parte integrante delle strade ferrate a misura del loro acquisto, dovranno pur essere delimitati ed aggiunti al piano catastale, come anche saranno fatte le necessarie aggiunte all' atlante di tutte le opere di arte eseguite posteriormente alla sua formazione.

TITOLO III.

Manutenzione ed esercizio.

Art. 64. — La società sarà tenuta di stabilire lungo le linee di ferrovia dei guardiani e dei cantonieri in numero sufficiente per le ordinarie riparazioni della via, per la sicurezza del passaggio dei convogli e per quella della circolazione ordinaria sulle strade che attraversano a livello la ferrovia.

Art. 65. — La società avrà l' obbligo di attuare a sue spese in alcune stazioni delle linee officine appo-

site per le grandi e le piccole riparazioni del materiale fisso e mobile.

Art. 66. — Le locomotive, le vetture dei viaggiatori, i carri e vagoni d'ogni specie saranno di buona e solida costruzione e secondo i migliori modelli. Dovranno inoltre soddisfare a tutte le condizioni che saranno prescritte dall'amministrazione pei veicoli destinati alle varie specie di trasporti sulle ferrovie, ed essere costantemente mantenuti in buono stato e rinnovati ogniqualvolta ne sia riconosciuto l'uso pericoloso o sconveniente.

Il numero delle macchine e quello dei veicoli in servizio tanto per le persone quanto pel bestiame o per le merci dovrà essere sufficiente a tutti i bisogni, non che a promuovere il maggior movimento possibile.

Art. 67. — Le caldaie delle locomotive saranno assoggettate alle prove di resistenza indicate dalle buone regole dell'arte.

Art. 68. — Le vetture dei viaggiatori saranno di tre classi; il Governo però si riserva il diritto di prescrivere, sentita la società, l'attuazione di tariffe differenziali da punto a punto intermedio per facilitare il movimento sulle ferrovie delle classi meno agiate.

Le vetture delle dette tre classi saranno tutte coperte, quelle delle prime due saranno chiuse a vetri, e quelle di terza saranno chiuse da sportelli di legno o da cortine di pelle. Si potranno stabilire vetture miste, i di cui compartimenti abbiano le condizioni delle classi a cui appartengono; come pure si dovranno

adottare le così dette vetture di lusso a salone ed a *coupé*, le quali riuniranno tutti quei migliori perfezionamenti e comodità che saranno dall'amministrazione governativa considerati di qualche utilità in siffatte specie di vetture.

Il Governo potrà esigere che uno o più compartimenti di ogni classe sia riservato in ciascun treno alle donne che viaggiano sole. Potrà pure anche esigere che siano lasciati in ciascuna specie di vetture fra un compartimento e l'altro delle apposite aperture o spiatoi, e che siano adottati tutti quegli altri trovati e perfezionamenti che saranno per essere riconosciuti convenienti all'intento di facilitare la sorveglianza per parte dei guarda-convogli e di impedire qualunque attentato contro la sicurezza dei viaggiatori.

Nei convogli diretti per viaggiatori, quando se ne riconosca il bisogno, dovrà comprendersi un vagone a latrine costrutto e foggiato secondo i migliori modelli che si conoscono.

Art. 69. — La società sarà pure tenuta a far costrurre e tener sempre a disposizione dei principi della reale famiglia e di quegli altri personaggi distinti che dovessero viaggiare sulle ferrovie sociali, e che gli venissero all'occasione indicati dal Governo, un treno speciale composto di due vetture almeno e d'un carro a bagagli, fabbricati e disposti con quell'eleganza e lusso addicevole all'uso cui sono destinati. Il carro a bagagli, munito di freno, sarà disposto in modo da poter accogliere convenientemente le persone di servizio.

Art. 70. — Sarà la società sottoposta al controllo

ed alla sorveglianza dell' amministrazione per tutto ciò che riflette la manutenzione e le riparazioni delle ferrovie e loro dipendenze, la manutenzione del materiale, il servizio dell' esercizio, le operazioni commerciali e gl' introiti, e tenuta ad uniformarsi alle disposizioni, ai regolamenti emanati e da emanarsi concernenti il controllo e la sorveglianza anzidetta, ed il modo di effettuarli.

Tutte le spese che deriveranno dall'esecuzione delle misure prescritte dai detti regolamenti sono a carico della società.

La società si dichiara tenuta a sottomettere all'approvazione del Governo i regolamenti relativi al servizio ed all'esercizio delle linee che le sono concesse.

Sulle proposte della società, il Ministero dei lavori pubblici determinerà il numero odierno delle corse, gli orari dei convogli per i viaggiatori e misti, la minima e la massima velocità dei convogli medesimi, e la durata del tragitto.

Art. 71. — Per tutta la durata della concessione, la società dovrà conservare in buono stato tutte le linee che le sono concesse ed ogni loro dipendenza, ampliare, ove occorra, le aree delle stazioni, i fabbricati esistenti, e costruirne dei nuovi; aggiungere vie, scambi, piatteforme, e quanto insomma il bisogno d'un regolare, comodo e ben ordinato servizio saranno per richiedere, tenerle fornite di tutto il materiale mobile occorrente, ed esercitarle lodevolmente.

Tutte queste spese, così ordinarie, come straordinarie, sono a carico della società.

Art. 72. — Oltre alla sorveglianza ordinaria, l'amministrazione potrà delegare, ognora che lo stimi opportuno, uno o più commissari straordinari, per riconoscere e constatare lo stato delle ferrovie e loro dipendenze, e del materiale fisso e mobile.

Venendosi a riconoscere, sia dal commissario ordinario preposto al controllo e sorveglianza dell'esercizio delle ferrovie, come dai commissari straordinari, non adempiute in tutto od in parte le condizioni prescritte nel presente capitolato, per ciò che riflette il detto esercizio e le sue dipendenze, ed ai difetti rilevati non rimediando la società nel tempo fissato dal Ministero dei lavori pubblici, potrà questi provvedervi d'ufficio, a spese della società medesima.

Art. 73. — La sorveglianza esercitata dall'amministrazione superiore, finchè l'annuo prodotto non raggiunga il limite necessario per isgravare il Governo del pagamento di qualsivoglia sovvenzione chilometrica, si estenderà anche a riconoscere se il servizio venga regolarmente eseguito da un personale sufficiente e capace, tanto nelle stazioni, quanto lungo la via, ed occorrendo l'amministrazione superiore potrà prescrivere, sentita la società, e quegli aumenti e cambiamenti nel personale medesimo, quelle disposizioni e modificazioni negli ordini di servizio e nelle tariffe che sieno richieste dallo scopo di favorire un maggior movimento ed un aumento nel prodotto.

TITOLO IV.

Collaudazione, riscatto della strada, sua riversabilità allo Stato e decadenza.

Art. 74. — Compiute le diverse linee contemplate nella presente concessione, il Governo ne farà eseguire la collaudazione generale per mezzo de' suoi delegati, ed in contraddittorio di altri delegati della società, e ciò allo scopo di riconoscere se siano state adempiute le prescrizioni di questo capitolato.

La collaudazione di cui sovra si riferirà a tutte le opere costituenti il corpo stradale, l'armamento della via, le stazioni, le case cantoniere di guardia, ed altri edifizi accessorii al materiale fisso e mobile.

Art. 75. — Se all'epoca della collaudazione si trovassero mancanze o difetti contro le prescrizioni di questo capitolato, la società dovrà tosto rimediarvi; ove la medesima non vi si prestasse o lo facesse in modo incompleto, vi supplirà il Governo a spese di essa, compensandosi degli sborsi fatti sui primi prodotti della strada, che a tal uopo potrà far esigere essa medesima.

Art. 76. — Dopo il periodo di trent' anni dalla data della promulgazione della legge d'approvazione della presente convenzione, il Governo avrà in qualunque tempo la facoltà di riscattare la concessione di che si tratta; dovrà però darne avviso alla società un anno prima di far uso del diritto di riscatto.

Il prezzo del riscatto sarà regolato come segue:

Si terranno a calcolo gli utili netti ottenuti dalla società sui prodotti delle strade e sulla sovvenzione governativa nel corso di cinque anni precedenti quello in cui si vorrà effettuare il riscatto;

Si dedurranno le due minori annate, e si stabilirà il medio prodotto netto delle altre tre annate;

Questo medio prodotto netto formerà l'ammontare di un'annua rendita che sarà pagata dal Governo alla società per tutti gli anni che ancora mancheranno a compiere la durata della concessione, senza però che la detta annua rendita possa mai essere inferiore al prodotto netto dell'ultimo anno.

La compagnia avrà inoltre diritto di avere dal Governo, entro tre mesi dall'epoca del riscatto, il rimborso delle somme che le dovrebbero essere pagate al termine della concessione, a mente dell'articolo 78.

Art. 77. — Se il Governo non riscatta la concessione prima della scadenza dei novantanove anni, pel fatto solo di tale scadenza esso entrerà in possesso della strada ferrata e sue dipendenze, surrogando la società in tutti i suoi diritti e nel pieno godimento di tutti i prodotti ed utili qualsiansi della strada medesima e come se essa fosse stata costrutta dal Governo.

La società sarà tenuta di rimettergli in buono stato di manutenzione la strada di ferro ed ogni sua dipendenza immobile di qualsivoglia natura, come sarebbero i fabbricati delle stazioni, officine e magazzini, case di guardia, le barriere, la chiusura delle vie, i binari, le piatteforme, serbatoi d'acqua, grue idrauliche, macchine

fisse, ed in generale tutti gli altri oggetti immobili non destinati in modo distinto e speciale al servizio dei trasporti.

Se durante i cinque ultimi anni precedenti la scadenza naturale della concessione la società non si porrà in grado di soddisfare esattamente al disposto dell' articolo precedente, il Governo avrà diritto di sequestrare il prodotto della strada e valersene per far eseguire d' ufficio i lavori che rimanessero imperfetti.

Art. 78. — Gli oggetti mobili, come macchine di locomozione, carri, vagoni, vetture d' ogni specie, mobili ed utensili delle stazioni, di tutto ciò insomma che non forma corpo colla strada ferrata e non è infisso al suolo, come le ruotaie e l' altro materiale fisso, saranno rilevati dal Governo, purchè riconosciuti servibili all' esercizio ed alla manutenzione della strada e pagati a prezzo d' estimo nei tre mesi successivi alla consegna.

Il Governo rileverà pure a prezzo d' estimo il combustibile, olii, grassumi ed altri oggetti ed approvvigionamenti che si trovassero nei magazzini della società alla suddetta epoca della scadenza, limitatamente però a quella quantità che si riconoscerà sufficiente all' esercizio ed alla manutenzione della strada per mesi sei.

Art. 79. — Se nei periodi fissati dalla convenzione per l' ultimazione delle diverse nuove linee concesse la società non avesse ultimati i lavori, o non si trovasse in grado di attuare l' esercizio, ovvero che avesse lasciate inadempiute altre condizioni della concessione, s' intenderà di pieno diritto decaduta dalla concessione

medesima, senza che occorra alcuna dichiarazione o costituzione in mora.

In tal caso la porzione della cauzione che non fosse per anco stata restituita ed il valore dei terreni ed opere d' arte sino all' ammontare dell' intiera cauzione medesima s' intenderanno di pieno diritto passati in proprietà dello Stato.

In questa circostanza il Governo provvederà al proseguimento ed al compimento della strada e delle opere tutte che fossero rimaste imperfette, osservando le prescrizioni degli articoli 211, 212 e 213 della legge sull' organizzazione delle opere pubbliche in data 20 novembre 1859.

Art. 80. — Se l' esercizio di qualche parte delle strade ferrate concesse venga ad interrompersi su qualche punto senza che la società vi provveda immediatamente, o se l' esercizio medesimo venga eseguito con gravi e ripetute irregolarità, l' amministrazione superiore prenderà a spese e rischio della compagnia le misure necessarie per assicurare provvisoriamente il ristabilimento regolare e sicuro del servizio.

Art. 81. — Se, dopo scorsi tre mesi dall' organizzazione del servizio provvisorio di cui nel precedente articolo, la società non abbia giustificati i mezzi di riprendere l' esercizio in condizione normale, essa decadrà dalla concessione e si procederà, nel modo superiormente stabilito pel caso della decadenza pronunziata, per non aver compiuta ed aperta all' esercizio la strada ferrata di cui si tratta nel tempo prescritto.

Art. 82. — Le disposizioni degli articoli 79, 80

e 81 che precedono non saranno applicabili e la decadenza non avrà luogo pel caso in cui la società comprovasse regolarmente di non aver adempiuto a' suoi obblighi in seguito a circostanze prodotte da forza maggiore.

TITOLO V.

Tariffe e condizioni relative al trasporto dei viaggiatori e delle merci.

Art. 83. Per indennizzare la Società dei lavori e delle opere che essa assume in adempimento della presente concessione, e sotto la espressa riserva e condizione che ne adempierà esattamente tutti gli obblighi, le viene accordata, per tutto il periodo della concessione stessa, l'autorizzazione di riscuotere le tasse di trasporto in base di quelle medesime tariffe in vigore sulle strade ferrate dello Stato, salve le eccezioni di cui parlasi in questo titolo medesimo.

Queste medesime tariffe saranno applicate alle sezioni e tronchi che venissero aperti prima dell' ultimazione dell' intiera linea.

La società ed il Governo potranno, per ulteriori accordi, formare delle tariffe definitive allo scopo di adottare riguardo ad esse un sistema uniforme per le varie reti di strade ferrate che comunicano tra di loro.

Art. 84. — L' applicazione delle tariffe si farà parimente colle stesse norme fissate per le dette strade ferrate dello Stato e sotto l' osservanza di un regola-

mento proposto dai concessionari ed approvato dal Governo.

Resta pure proibito, senza l' accennata autorizzazione, di fare facilitazioni e convenzioni speciali con spedizionieri ed impresari di trasporti.

Art. 85. — Le spese accessorie, come sono quelle di caricamento, deposito e magazzinaggio nelle stazioni della strada ferrata e locali attinenti, e relativi diritti di sosta saranno fissati con regolamento speciale da sottoporsi all' approvazione dell' amministrazione supeperiore.

Art. 86. — Le tariffe ed i regolamenti di cui negli articoli precedenti dovranno rimanere costantemente affissi in tutte le stazioni tanto principali quanto secondarie, ed in luogo in cui possano essere facilmente veduti da ognuno. E quando vi siano portate variazioni, dovranno essere pubblicati di nuovo.

Per le variazioni di tariffa, le nuove pubblicazioni dovranno precedere almeno di quindici giorni l' epoca in cui verranno messe in attività.

Art. 87. — Mercè le percezioni dei diritti e coi prezzi stabiliti colle adottate tariffe, e sotto l'osservanza dei precetti contenuti negli articoli di questo capo, la compagnia contrae l' obbligo di eseguire costantemente, con esattezza, prontezza e senza concedere preferenze a chicchessia, il trasporto dei viaggiatori, del bestiame, delle derrate, mercanzie e materie di ogni natura che le saranno consegnate, salve le eccezioni stabilite nelle citate tariffe dello Stato.

Art. 88. — Se non intervengano circostanze spe-

ciali, ogni convoglio ordinario e regolare di viaggiatori dovrà contenere un numero sufficiente di vetture di ogni classe pel servizio dei viaggiatori che si presenteranno negli uffizi delle stazioni.

ART. 89. — Ogni sotterfugio tendente a defraudare la società delle tasse che le sono dovute pei trasporti, ogni tentativo di viaggiare senza pagare tutta o parte della tassa nelle carrozze della società, ogni falsa dichiarazione della qualità o del peso di una merce, ogni agglomerazione in una unica spedizione di articoli appartenenti a classe diversa o diretta a persone diverse, darà diritto alla società di esigere il pagamento del triplo della somma della quale si fosse tentato defraudare la società stessa.

Queste disposizioni saranno inserite nella tariffa a stampa della società.

ART. 90. — In caso di straordinaria carestia di viveri, il Governo avrà diritto d'imporre una riduzione sulle tasse di trasporto per le derrate alimentari fino alla metà del massimo portato dalle tariffe.

ART. 91. — Ai trasporti di persone e di oggetti per conto del Governo sulle ferrovie concesse alla società sarà applicata la seguente tariffa speciale:

Grande velocità.

1. Militari, marinai, loro assimilati e carabinieri reali:

Per ogni posto in vetture di	1ª classe,	L.	0,025	al chil.
Id.	2ª id.	»	0,018	id.
Id.	3ª id.	»	0,0125	id.

Le famiglie dei detti militari, marinai, carabinieri, in occasione di cambio di residenza per ragione di servizio, avranno diritto alla riduzione della metà sui prezzi di tariffa;

2. Per ogni tonnellata di bagaglio divisibile da 10 in 10 chilogrammi, lire 0,20 al chilometro.

Per un cavallo in vagone-scuderia, L. 0,12 al chil.
Id. in vagone-bestiame, » 0,06 1/4 id.
Per una vettura a due ruote . . . . » 0,15 id.
Id. a quattro ruote . . » 0,25 id.

3. Doganieri, guardie di pubblica sicurezza ed indigenti, in vetture di terza classe, lire 0,025 per posto e per chilometro;

4. Detenuti ed agenti di scorta da trasportarsi in uno speciale compartimento di vetture di terza classe, per ogni posto lire 0,025 al chilometro.

Qualora il Governo fornisca alla compagnia apposite vetture cellulari, essa dovrà trasportarle, se cariche, mediante il semplice pagamento dei prezzi dei posti occupati dai detenuti e dagli agenti di scorta, e gratuitamente se vuote.

La pulizia, l'illuminazione e l'ingrassamento delle vetture cellulari sono a carico della società durante il tempo in cui queste rimangono sulle sue linee;

5. Il numerario di qualunque specie sarà tassato in ragione di centesimi 25 per ogni migliaio di lire per i primi 140 chilometri, e pel di più, un centesimo per ogni dieci chilometri;

6. Nei sovra indicati prezzi non è compresa l'imposta del decimo.

Piccola velocità.

7. Materiali d'artiglieria, vettovaglie ed ogni altro oggetto di spettanza dell'amministrazione della guerra e della marina, tabacchi, sali, ed altri generi di privativa demaniale, lire 0,06 per tonnellata e per chilometro, coll'aggiunta del diritto fisso di lire 0,50 la tonnellata per ogni operazione di carico e di scarico effettuato dalla compagnia;

8. Per ogni cavallo o mulo trasportato in vagone-bestiame, lire 0,03 per chilometro;

9. I carri sì a due che a quattro ruote e gli affusti da cannone saranno tassati in ragione di centesimi 8 ciascuno e per chilometro se vuoti, ed in ragione di centesimi 12 pure per chilometro se i carri contengono materiali da guerra e gli affusti si trovano provvisti di cannoni.

10. Alle polveri ed alle altre munizioni da guerra che non venissero trasportate sui carri d'artiglieria sarà applicata la tariffa di lire 0,075 per tonnellata e per chilometro, coll'aggiunta del diritto fisso sovra stabilito per le operazioni di carico e scarico;

11. Qualora pel trasporto delle polveri e munizioni da guerra fossero necessari convogli speciali, la compagnia avrà diritto ad un maggior prezzo da convenirsi.

Disposizioni comuni ai due mezzi di trasporto.

12. Il Governo stabilirà con apposito regolamento, sentita la società, i titoli giustificativi, mediante i quali

i trasporti fruiranno della sovra indicata tariffa speciale, come pure le norme e le cautele da osservarsi nei trasporti stessi, sì per quanto concerne le persone, come per ciò che si riferisce alle materie ed al bestiame;

13. Se le tariffe generali che la società è autorizzata ad applicare ai trasporti sulle linee, giusta l'articolo 84 del presente capitolato, venissero ridotte, il Governo avrà diritto, dopo un decennio dalla data della presente concessione, di ottenere pel trasporto da eseguirsi per suo conto un ribasso sulla tariffa speciale stabilita in quest'articolo, tenuto calcolo del ragguaglio esistente fra le suddette due tariffe.

Art. 92. — Quando il Governo avesse bisogno di spedire masse di truppa o materiali ed oggetti attinenti al servizio militare e marittimo ad un punto qualsiasi della rete concessa, la società sarà tenuta di mettere tosto a di lui disposizione tutti i mezzi di trasporto di cui essa dispone per l'esercizio delle sue linee.

In questo caso, e semprechè si verifichi sospeso, per tale straordinario servizio, ogni altro trasporto per uso del pubblico, verrà pagato dal Governo la metà dei diritti stabiliti dalla tariffa generale pei trasporti da essa eseguiti.

Art. 93. — Il servizio di posta per tutte le lettere e pei dispacci del Governo da un'estremità all'altra delle linee o da punto a punto delle medesime, sarà fatto gratuitamente dalla compagnia nel modo seguente:

1. Nei treni ordinari di viaggiatori e di mercanzie

che saranno designati dall' amministrazione superiore, la compagnia sarà obbligata di riservare gratuitamente un compartimento speciale abbastanza vasto pei bisogni dell' amministrazione delle poste, destinato a riceverri, oltre alle valigie delle lettere e dei dispacci, anche l' agente postale incaricato di questo servizio ;

2. Se il volume delle valigie di posta o le circostanze del servizio rendessero necessario l' impiego di vetture speciali, o veramente se l' amministrazione delle poste volesse stabilire degli uffici postali ambulanti, la compagnia sarà obbligata di fare il trasporto con qualsivoglia treno ordinario, sia d' andata che di ritorno, anche di questi veicoli, i quali dovranno essere costrutti e mantenuti a spese della società mediante il rimborso da convenirsi d' accordo. Questi vagoni saranno eseguiti secondo i modelli che saranno forniti dall' amministrazione delle poste ;

3. L'amministrazione delle Poste non potrà esigere alcun cambiamento nè negli orari nè nel corso o fermate dei convogli ordinari. Se essa vorrà servirsi di un treno speciale che corra con velocità ordinaria ed anche eccezionale, la società non potrà rifiutarsi, ma in questo caso la medesima verrà compensata delle spese che saranno determinate di buon accordo o a giudizio di periti ;

4. Quando l'amministrazione delle Poste domandi un convoglio speciale, la compagnia avrà diritto d' aggiungervi vetture pei viaggiatori d' ogni classe e vagoni pel trasporto di merci a grande velocità, a suo proprio profitto, purchè il servizio postale non ne sia pregiudicato;

5. Il peso delle vetture pel servizio delle poste non potrà col carico eccedere ottomila chilogrammi.

6. Finchè non è compiuto interamente lo sviluppo delle linee concesse, dovrà la società prestarsi a trasportare gratuitamente sui tronchi anticipatamente messi in esercizio coi convogli ordinari le vetture del corriere montate sui *truchs*, che saranno pure forniti gratuitamente;

7. Nelle stazioni in cui l'amministrazione delle poste lo giudicherà necessario, la compagnia dovrà cederle per un prezzo da stabilirsi d'accordo od a giudizio dei periti, l'uso di un locale sufficiente per ufficio postale o per deposito delle valigie opportunamente collocate, purchè non comprometta il servizio della società e non la obblighi a costruzioni o lavori speciali;

8. L'amministrazione delle poste rinunciando alla facoltà concessale ai numeri 1 e 6 di questo articolo, potrà invece richiedere alla compagnia, che i capi-convoglio ricevano essi i pacchi di lettere e dispacci per consegnarli ai capi delle differenti stazioni, i quali ne faranno per parte loro consegna a quegli agenti o delegati dell'amministrazione delle poste che saranno incaricati di venirli a ricevere nelle stazioni medesime;

9. L'amministrazione superiore si riserva il diritto di stabilire a sue spese gli *stanti* ed apparecchi necessari per lo scambio dei dispacci a convoglio corrente, fermo che questi *stanti* ed apparecchi per la natura loro e la loro disposizione non siano d'impedimento nè di pericolo alcuno alla circolazione dei convogli, nè al servizio delle stazioni.

Art. 94. — La società potrà trasportare gratuitamente sulle proprie linee le lettere ed i pieghi risguardanti unicamente l'amministrazione e l'esercizio delle ferrovie concesse in conformità delle leggi in vigore sulla privativa delle poste.

Art. 95. — La società è tenuta al trasporto gratuitamente nelle vetture di qualunque classe dei commissari ed altri funzionari governativi addetti alla sorveglianza delle strade, sia durante la costruzione che nel tempo dell'esercizio, degli agenti della dogana, degli ufficiali del telegrafo incaricati di visite e ricognizioni lungo le strade ferrate, nonchè degli ufficiali di posta in servizio negli uffizi ambulanti e degli altri incaricati della sorveglianza di detti uffizi.

La società sarà tenuta a consegnare al Ministero dei lavori pubblici biglietti di libera e permanente percorrenza su tutta la rete concessa nelle vetture di prima classe pel segretario generale e direttori generali di detto Ministero, e pei capi di uffizio o di servizio del Ministero medesimo che avranno ingerenza nelle strade ferrate di che si tratta.

Art. 96. — La società, previo l'assenso del commissario governativo, potrà stabilire corse speciali e temporarie sulle diverse linee concesse, o da punto a punto delle medesime, ed anche diminuire per consimili corse le tariffe pel trasporto dei viaggiatori, bagagli, bestiame e merci, e ciò tanto in occasione straordinaria di feste, fiere e mercati, ec., come in altre circostanze che fossero tenute profittevoli.

Art. 97. Quando alcuna delle linee ferroviare con-

cesse si trovi congiunta ad altre ferrovie, la società dovrà concertarsi colle amministrazioni di dette ferrovie per effettuare un servizio cumulativo, cioè direttamente, e per quanto possibile senza rinnovamenti di spedizione, i trasporti dall' una all' altra linea dei viaggiatori, dei bagagli, delle merci, sia a grande che a piccola velocità.

A tale uopo sarà cura della società, salvo l' approvazione del Governo, di concertare con le amministrazioni delle altre ferrovie gli orari dei convogli destinati a fare corrispondere tra loro i punti principali delle linee in servizio cumulativo, e di convenire i patti e le condizioni dell' uso reciproco del materiale mobile pel detto servizio.

Art. 98. Se dopo quindici anni dalla data dell' apertura all' esercizio di tutte le linee comprese nella presente concessione il prodotto netto della ferrovia suddetta ecceda il dieci per cento sul capitale speso nella costruzione, sarà in facoltà del Governo di ordinare riduzioni di tariffa.

TITOLO VI.

Disposizioni diverse.

Art. 99. — Le linee di strade ferrate comprese nella presente concessione rimangono dichiarate opere di pubblica utilità, e quindi saranno applicate le leggi e regolamenti che sono od andranno in vigore, risguardanti le espropriazioni forzate sia pei lavori principali

che per le opere accessorie, come per le occupazioni permanenti o temporanee.

Art. 100. — Tutti i contratti ed atti qualsiansi che la società concessionaria stipulerà relativamente all'adempimento della concessione saranno soggetti al diritto fisso di una lira italiana, ed andranno esenti da ogni diritto proporzionale d'insinuazione e di registro.

Art. 101. — La Società potrà introdurre dall'estero nello Stato, in franchigia di dazio, il ferro, le ruotaie, le locomotive, i *tenders*, i metalli ed in genere tutto ciò che è necessario alla costruzione ed al primo stabilimento dell'esercizio delle strade ferrate di cui è e sarà concessionaria.

Il modo di regolare l'accennato diritto sarà determinato dal Ministero delle finanze con apposito regolamento da emanarsi, sentita la società.

Art. 102. — I monumenti che potranno essere scoperti nell'esecuzione dei diversi lavori delle ferrovie non dovranno essere menomamente danneggiati. La società dovrà darne avviso al Governo per mezzo del prefetto della rispettiva provincia, il quale provvederà sollecitamente perchè siano tolti onde non impedire l'esecuzione dei lavori.

Per la pertinenza delle statue, medaglie, oggetti d'arte, frammenti archeologici, e per tutti gli oggetti antichi in generale, si osserveranno le leggi ed i regolamenti in vigore.

Art. 103. — La contribuzione prediale che la società pagherà allo Stato per i terreni, fabbricati acquistati od eretti per la strada, sarà stabilita in ragione

di superficie e della quota d'imposta che i terreni pagavano antecedentemente.

Le stazioni, tettoie, rimesse, magazzini ed altri fabbricati qualsiansi attinenti al servizio delle ferrovie, saranno imposti per parificazione ad altri fabbricati delle località in cui si troveranno situati.

Art. 104. — Se per cause di guerra il Governo facesse rimuovere le ruotaie od intercettare in qualunque modo la strada, ne sopporterà egli la spesa, ma la società non potrà opporvisi, nè avrà diritto ad alcuna indennità pel sospeso esercizio.

Cessate le circostanze di questa interruzione, la strada ferrata sarà però ristabilita nelle pristine condizioni a spese dello Stato.

Art. 105. — La società non sarà ammessa a portar reclami pel fatto di modificazioni che potessero venire introdotte nei diritti di pedaggio, o sulle tariffe doganali attualmente in vigore o che fossero per istabilirsi in seguito.

Art. 106. — Nel caso cui fosse ordinata od autorizzata dal Governo la costruzione di strade nazionali, provinciali o comunali, o di canali e condotti d'acqua per qualunque uso che dovessero attraversare le linee di strade ferrate che formano l'oggetto della presente concessione, la società non potrà mettere ostacolo a simili attraversamenti; saranno però prese tutte le disposizioni necessarie perchè non ne risulti alcun impedimento alla costruzione ed al servizio della strada ferrata, nè alcun danno o spesa alla società.

Art. 107. — Le spese di visite e di sorveglianza

durante la costruzione delle ferrovie e quella delle loro collaudazioni, provvisionali e definitive, e le spese di sorveglianza e di controllo all'esercizio, sono a carico della società.

Per provvedere a queste spese la società sarà tenuta di versare in ciascun anno nelle casse dello Stato la somma di lire 50 per ogni chilometro delle strade ferrate concesse; questa somma però sarà aumentata di altre 50 lire per ogni chilometro di strada ferrata non ancora aperta all'esercizio.

Torino, 22 giugno 1864.

Il Ministro delle finanze, M. MINGHETTI.
Il Ministro dei lavori pubblici, L. MENABREA.

BARTOLOMMEO CINI — CARLO FENZI — POLICARPO BANDINI — G. G. POIRÉE.

Il Capo-sezione al Ministero dei lavori pubblici
P. MARSI.

Per copia conforme:

Dal Ministero dei lavori pubblici

Il capo-sezione
P. MARSI.

ALLEGATI

ALLA LEGGE, AL TRATTATO, ALLA CONVENZIONE

E AL CAPITOLATO D' ONERI.

FERROVIE LIVORNESI.

Risoluzione Governativa del 24 Dicembre 1859, con l' aggiunta dell' altra Risoluzione del 26 medesimo, per la concessione PISA-PORTA.

DIREZIONE GENERALE DELLE ACQUE STRADE E FABBRICHE CIVILI DELLO STATO.

Illustrissimo Signore,

S. E. il Ministro delle Finanze ec., cui è stata fatta presente una domanda avanzata dai Rappresentanti della Società della Strada Ferrata Leopolda e diretta ad ottenere la concessione di una nuova Strada Ferrata da Pisa a Porta, ha, con risoluzione del 24 dicembre andante, dichiarata fin d' ora approvata in massima la concessione ad essi della Strada medesima, semprechè si osservino le condizioni qui appresso notate, le quali dovranno servir di base al relativo Capitolato.

Tali condizioni sono:

1. Il termine della concessione delle Strade Ferrate da Firenze a Livorno, da Firenze a Pisa per Pistoia e Lucca, e da Pisa a Porta vien portato fino a tutto il 1959.

2. Devono esser presentati all' approvazione Governativa nel termine di mesi due gli studi generali dalla riva destra dell' Arno a Porta, non che quelli particolarizzati dalla riva

destra dell' Arno a Viareggio, e nel termine di mesi sei quelli particolarizzati da Viareggio a Porta.

[1] La Società concessionaria s' impegna d' attivare i lavori per la nuova linea due mesi dopo almeno l' approvazione degli studi relativi.

3. L' espropriazioni dei terreni e le opere d' arte saranno preordinate a un doppio binario, ma l' obbligo della Società concessionaria si limiterà all' armamento di un solo di quei binari, finchè non venga dimostrato dalla esperienza che di armare anche il secondo sia necessario.

4. Il R. Governo in armonia coi principii espressi nella Sovrana risoluzione del 16 giugno 1853 partecipata alla Direzione Generale dei Lavori di Acque e Strade ec., riconosce ed assume l' obbligo di non potere accordare per tutta la durata delle concessioni altra linea o tronco fra Livorno e l' Arno nè altra linea che serva alle medesime comunicazioni delle linee concesse alla Società e si obbliga di preferire la Società stessa nella concessione di altre linee fra un punto qualunque delle Strade Ferrate Lucchesi, e di un punto qualunque del Litorale Toscano e del Ducato di Massa e Carrara, quando ne reputi necessaria la costruzione.

5. Relativamente agli altri patti non precisati devono adottarsi quelli che stabilirono i Capitoli che riguardano la concessione, di cui attualmente gode la Leopolda.

6. La somma effettiva occorrente alla costruzione e provvista della Strada e suo materiale ed accessorii, verrà procacciata mediante vendita di obbligazioni della Società del valore nominale di lire italiane 500 ciascuna fruttifere al 3 0/0 e rimborsabili in 90 anni, uguali a quelle che saranno emesse per l' acquisto della Strada Ferrata Maria Antonia garantite come queste dal R. Governo, tanto per l' interesse quanto per l' ammortizzazione del capitale.

---

[1] Questo paragrafo fu aggiunto in seguito di altra risoluzione governativa, de' 26 Dicembre 1859.

Il numero di queste obbligazioni, le epoche ed il saggio per la vendita delle medesime verranno determinate di comune accordo fra il Ministero delle Finanze e gli Amministratori della Società.

7. La Società s' impegna a domandare ed assumere alle condizioni soprariferite la concessione del prolungamento della linea da Porta al confine Sardo della Parmignola, ed il governo s' impegna ad esercitare i suoi uffici presso i governi di Massa e Carrara e di Piemonte perchè le domande della Società sieno esaudite, e perchè venga sollecitata la costruzione della linea da Parmignola a Spezia, non che il prolungamento della medesima sino a Genova.

8. La Società dovrà eseguire gratuitamente su tutte le linee di cui è concessionaria con ciascheduno dei suoi Treni ordinari il trasporto di un Vagone Posta da essere costruito e mantenuto a cura della Società stessa ed a spese dell' Amministrazione Postale, ed il R. Governo assume a suo carico per tutta la durata della concessione il servizio Doganale nella Stazione della Società.

Nel partecipare quanto sopra a V. S. Illustrissima, perchè ne dia officiale comunicazione ai Rappresentanti della Società della Strada Ferrata Leopolda, debbo altresì invitarla a far loro sentire esser rimasto approvato che tanto la presente concessione, quanto l' acquisto della Maria Antonia dovranno formar parte integrante delle convenzioni relative all' acquisto delle Strade Ferrate Lucchesi, ed alle sostanziali modificazioni da indurre nella costituzione della Società surriferita.

Ho il vantaggio di confermarmi con distinta stima ed ossequio

Di V. S. Illustrissima

Li 26 Dicembre 1859.

Devot. Obbl. Servitore
G. Giorgini.

Sig. Regio Commissario delle Strade Ferrate.

R. Decreto del 10 Febbraio 1860.

REGNANDO SUA MAESTÀ VITTORIO EMANUELE

IL R. GOVERNO DELLA TOSCANA

Viste le Risoluzioni Ministeriali del 18 Luglio, 8, 22 e 29 Ottobre, 24 e 31 Dicembre 1859;

Vista l'Ordinanza Ministeriale del 7 stante;

Considerando la necessità di stabilire fin d'ora il titolo e la natura e le condizioni delle Obbligazioni, che la Società Anonima della Strada Ferrata Leopolda è in procinto di emettere pei diversi acquisti e costruzioni di Strade Ferrate, che riunite formeranno la rete delle *Linee Livornesi* da esercitarsi dalla nominata Società.

DECRETA:

ART. 1. — La Società Anonima per la Strada Ferrata Leopolda, che da ora innanzi assumerà il titolo di *Società Anonima delle Strade Ferrate Livornesi*, è autorizzata ad emettere:

a) N° 16,548 Obbligazioni di lire 500 toscane, pari a lire it. 420 ciascuna, fruttifere alla ragione del 3 per cento all'anno, rimborsabili alla pari per estrazione a sorte in anni 95, all'effetto di darle in luogo di effettivo contante alla Commissione liquidatrice della Società Anonima per la Strada Ferrata da Lucca a Pistoia, per resto e saldo del prezzo di acquisto della Strada Ferrata suddetta e suoi accessorii;

b) N° 20,800 Obbligazioni di lire 500 it. ciascuna, fruttifere alla ragione del 3 per cento all'anno e rimborsabili alla pari per estrazione a sorte in anni 90 (contrassegnate con l'indicazione di Serie A.) per l'acquisto delle Azioni della Società Anonima per la Strada Ferrata da Firenze a Pistoia per Prato;

c) N° 7,100 Obbligazioni di lire 500 it. ciascuna, fruttifere e rimborsabili come le precedenti (contrassegnate con l' indicazione di Serie B) per l' acquisto della Strada Ferrata da Lucca a Pisa;

d) Quel numero di Obbligazioni simili alle precedenti pel Capitale, pel frutto e pel rimborso, che d' accordo col R. Governo la Società sarà necessitata ad emettere, e che formeranno la Serie C, per l' acquisto dei crediti esistenti contro la ricordata Società per la Strada Ferrata da Firenze a Pistoia per Prato, e per la costruzione, armamento, arredamento ec. della Strada Ferrata da Pisa a Porta, ed eventualmente da Porta al Confine Sardo alla Parmignola, in ordine alla Risoluzione Governativa del dì 24 Dicembre 1859.

ART. 2. — Le Cartelle delle Obbligazioni rammentate alle lettere *a*), *b*), *c*), dell'Articolo precedente, all'effetto della decorrenza dei frutti e dell' ammortizzamento del Capitale, porteranno:

Quelle indicate sotto la lettera *a*), la data del 1° Marzo 1860.

Quelle indicate sotto lettere *b*), *c*), la data del 1 Gennaio 1860.

ART. 3. — Il pagamento dei frutti a tutte le suddette Obbligazioni avrà luogo semestralmente;

al 1 Marzo ed al 1° Settembre di ogni anno, per quelle indicate sotto lettera *a.* del precedente Articolo 1.

al 1 Luglio ed al 2 Gennaio di ogni anno per le altre.

ART. 4. — L' ammortizzamento, o rimborso progressivo del Capitale delle suddette Obbligazioni, avrà luogo alla pari del loro valor nominale, annualmente dietro estrazione a sorte, da eseguirsi separatamente per ognuna delle summentovate categorie, e secondo le tavole di ammortizzamento che saranno stampate a tergo delle respettive Cartelle. Questo rimborso sarà eseguito alle epoche qui sotto indicate:

per le Obbligazioni descritte sotto lettera *a*) del precedente Articolo 1, al 1° Marzo di ogni anno;

per tutte le altre al 2 Gennaio di ogni anno.

Art. 5. — Il fondo di ammortizzamento destinato ad ogni categoria delle suddette Obbligazioni, all'effetto che nel periodo di tempo assegnato ad ognuna delle summentovate categorie, le Obbligazioni tutte che ne fanno parte vengano rimborsate, sarà:

per quelle indicate alla lettera *a*) del precedente Articolo 1, di lire it. 221,889. 23;

per quelle indicate alla lettera *b*) di lire it. 335,457. 82;

per quelle indicate alla lettera *c*) di lire it. 114,507. 24;

e finalmente per quelle indicate in genere alla lettera *d*), di quel tanto che fra il R. Governo e l'Amministrazione della Società sarà riconosciuto d'accordo esser necessario, avuto riguardo al numero di queste Obbligazioni che dovrà emettersi, ed al tempo pel quale dovrà protrarsi l'ammortizzamento.

Art. 6. — Le suddette Obbligazioni saranno rappresentate da altrettante Cartelle *al portatore*. Le Cartelle d'Obbligazioni indicate alla lettera *a*) del ridetto Articolo 1, quelle indicate alla lettera *b*) e quelle indicate alla lettera *c*) saranno respettivamente date pel loro valore nominale alla Commissione liquidatrice della Società Anonima per la Strada Ferrata da Lucca a Pistoia, contro la consegna di tutti i vari titoli di Azioni della cessata Società; agli attuali Azionisti della Società Anonima per la Strada Ferrata da Firenze a Pistoia per Prato, che hanno ceduto o cederanno le loro Azioni, ed al R. Governo, come avente causa dalla cessata Società Anonima per la Strada Ferrata da Lucca a Pisa. Per quelle da emettersi come alla lettera *d*) del surricordato Articolo 1° sarà stabilito dalla Società d'accordo col R. Governo il prezzo minimo pel quale potranno essere alienate.

Art. 7. — Lo Stato garantisce ai Possessori di tutte le surricordate Cartelle di Obbligazioni tanto il pagamento semestrale dei frutti, quanto il rimborso alla pari del Capitale alle respettive scadenze.

Negli Statuti e nei Capitoli di Concessione della Società Anonima per la Strada Ferrata Leopolda, che dovranno essere modificati e riformati secondo che fu stabilito nella Risoluzione

Governativa del dì 25 Ottobre 1859, e nella proposizione prima definitivamente deliberata dalla Società ridetta nell' Adunanza Generale del 28 Decembre 1859, saranno d' accordo stabilite definitivamente quelle norme amministrative, che assicurino in ogni evento ai Possessori delle summentovate Cartelle di Obbligazioni il puntuale ed effettivo pagamento alle epoche stabilite nei precedenti articoli 3 e 4 del presente Decreto.

ART. 8. — L' estrazione delle Obbligazioni che ogni anno dovranno essere rimborsate, avrà luogo pubblicamente in Firenze nell' Uffizio della Direzione della Società un mese avanti all' epoca del relativo rimborso a cura della Direzione stessa, presente un Commissario Governativo, quando al R. Governo piaccia di farvelo intervenire, e il Presidente ed il Segretario del Consiglio Dirigente della Società Anonima ridetta, ed assistente un pubblico Notaro incaricato di compilare il Verbale della operazione.

I numeri estratti saranno pubblicati a cura della Direzione summentovata nel Giornale Officiale di Firenze.

ART. 9. — Tanto il Capitale delle Obbligazioni da rimborsare, quanto gl' interessi che non venissero riscossi alle respettive scadenze, resteranno per un quinquennio dalle scadenze stesse in deposito infruttifero nella Cassa della Società.

Compiuto il quinquennio senza che siano stati riscossi, tanto l' uno che gli altri si prescriveranno a vantaggio della Società, restando senz' altro nulli, perenti ed inefficaci i titoli relativi.

ART. 10. — Tutte le Cartelle delle suddette Obbligazioni saranno impresse sopra carta filogranata esprimente il titolo della Società, saranno staccate da Registri a matrice, conterranno nel loro contesto la menzione del presente Decreto, e porteranno due bolli a secco, uno collo stemma dello Stato, e la leggenda « *Regio Governo della Toscana,* » l' altro con lo stemma della Società e la leggenda: *S. A. D.* (Società Anonima delle) *Strade FF* (Ferrate) *Livornesi.*

Saranno numerate progressivamente per ognuna delle categorie designate nell' Art. 1 del presente Decreto, e porte-

ranno le firme dei Componenti la Direzione della Società ed il Visto del Direttore della R. Depositeria Toscana.

A tergo di ogni Cartella sarà stampata la tavola di ammortizzamento della respettiva categoria.

Uniti ad ogni Cartella anderanno i Cuponi, o tagliandi, per l'esazione semestrale dei frutti o interessi durante un Ventennio. Al cadere del Ventennio a cura dell'Amministrazione Sociale saranno dati agli esibitori delle Cartelle i Cuponi per le esazioni ulteriori, e così via discorrendo.

ART. 11. — Tutte le suddette Cartelle di Obbligazioni, ed i titoli destinati alla esazione degli interessi, sono esenti da ogni diritto di bollo e registro.

ART. 12. — Il rimborso del capitale di ogni Obbligazione avrà luogo dietro ritiro ed annullamento per parte dell'Amministrazione della Società della relativa Cartella e Cuponi.

L'annullamento delle Cartelle si opererà mediante l'asportazione di una parte della carta, dell'impressione di un bollo a secco portante la leggenda : « *Annullata* » e della delineazione di alcuni segni in traverso alle firme.

ART. 13. — La cessione e il passaggio da una in altra persona delle Obbligazioni, con tutti i diritti che sono inerenti al loro possesso, si opereranno mediante la semplice tradizione dei titoli relativi.

Le Cartelle di fronte alla Società debitrice saranno indivisibili, e la Società stessa non sarà tenuta a riconoscere a tutti gli effetti che un solo proprietario per ciascuna di esse, qualunque ne sia il numero dei Condomini o compossessori.

ART. 14. — La Società non sarà tenuta a riconoscere sequestro nè sul Capitale nè sugli interessi spettanti alle Obbligazioni.

ART. 15. — La Società non potrà ricusare all'esibitore dei relativi titoli il pagamento, sia degli interessi, sia del capitale delle Obbligazioni, quando di queste debba aver luogo il rimborso, se non sia intervenuta giudiciale opposizione al pagamento. In tal caso le Somme investite dall'opposizione resteranno in deposito infruttifero nella Cassa della Società, fino a

che la fatta opposizione non sia definitivamente risoluta nei modi di diritto, ed a cura e spese delle parti interessate.

ART. 16. — Nel caso di furto, perdita o distruzione delle Cartelle delle Obbligazioni, e dei titoli destinati all' esazione degli interessi, la Società non dovrà rilasciare altro titolo in sostituzione di quello o di quelli che si asseriscono derubati, perduti o distrutti, se non se dietro Sentenza di Tribunale, passata in stato di legittima esecuzione, e previe quelle cautele che il Consiglio Dirigente della Società, nell' interesse della Società stessa debitrice, e del R. Governo garante, stimerà opportuno il prescrivere. La Sentenza suddetta dovrà procurarsi a cura e spese della parte interessata.

ART. 17. — Nel caso che in appresso piacesse al R. Governo di valersi del diritto che, secondo i Capitoli di Concessione della Società gli compete, di redimere la Concessione, s' intenderà col fatto stesso trasfuso nel Governo l' obbligo di corrispondere direttamente ai Possessori di tutte le suddette Obbligazioni, che a quell' epoca per anco non fossero rimborsate, tanto i frutti alle stabilite semestrali scadenze, quanto il Capitale che di mano in mano secondo le annuali estrazioni dovrà rimborsarsi.

ART. 18. — Il Ministro delle Finanze, del Commercio e dei Lavori Pubblici è incaricato della esecuzione del presente Decreto.

Dato in Firenze, li 10 Febbraio 1860.

Il Presidente del Consiglio de' Ministri e Ministro dell' Interno
C.ª B. RICASOLI.

Il Ministro delle Finanze
C.ª R. BUSACCA.

Concorda colla Copia autentica esistente presso il Ministero ec.

Il Segretario Gen. del Ministero
F. CAREGA.

Sig. Cav. Direttore degli Affari sociali
della Strada Ferrata Leopolda.

R. Decreto del 2 Marzo 1860.

REGNANDO S. M. VITTORIO EMANUELE

IL R. GOVERNO DELLA TOSCANA

Viste le Risoluzioni Ministeriali del 18 Luglio, 8, 22 e 29 Ottobre, 24 e 31 Dicembre 1859;

Vista l'Ordinanza Ministeriale del 7 Febbraio 1860;

Visto il Decreto del 10 Febbraio 1860;

DECRETA:

ART. 1. — La Società Anonima per la Strada Ferrata Leopolda, costituita col Sovrano Motuproprio del 5 Aprile 1841, e la quale, a conformità del Decreto del 10 Febbraio 1860, e della Deliberazione dell' Adunanza generale del 14 del mese stesso, ha preso il titolo di *Società Anonima delle Strade Ferrate Livornesi*, è riconosciuta concessionaria ed utente delle Strade Ferrate e dei diritti appartenenti o respettivamente appartenuti alle Società Anonime qui appresso indicate, cioè:

per la *Strada Ferrata Leopolda da Firenze a Livorno*,
per la *Strada Ferrata da Lucca a Pisa*,
per la *Strada Ferrata da Lucca a Pistoia*.

ART. 2. — La durata della concessione di tutte le sopra indicate Linee è protratta a tutto l'anno 1959.

ART. 3. — Dal giorno della promulgazione del presente Decreto, cesseranno di aver vigore i Decreti con cui furono autorizzate e poste in essere le sopradette Società. Dal momento nel quale saranno stati concordati fra il Ministero de' Lavori Pubblici e la Società i nuovi Capitoli attualmente in esame, cesseranno del pari di aver vigore i Capitoli convenuti fra le medesime e il Governo della Toscana, in tutto quanto direttamente o indirettamente si opponga ai nuovi Capitoli surricordati.

ART. 4. — Le disposizioni dei tre precedenti Articoli saranno applicabili anche a quelle Strade Ferrate, delle quali la Società delle Strade Ferrate Livornesi assumesse l'esercizio o divenisse proprietaria.

ART. 5. — La Società modificherà i suoi Statuti Sociali, i quali dovranno esser sottoposti all' approvazione del Ministro dei Lavori Pubblici.

ART. 6. — Il Capitale della Società, che vien portato alla somma di lire it. 33,600,000, pari a toscane lire 40,000,000, sarà diviso in ottantamila Azioni di lire it. 420, pari a lire toscane 500 ciascuna, rappresentate da altrettante *Cartelle di Azioni* del corrispondente valor nominale.

Ai possessori delle suddette 80,000 Cartelle lo Stato garantisce tanto il pagamento dell'interesse annuo del 5 per cento, quanto il rimborso alla pari del Capitale, ne' modi che sono accennati nell' Ordinanza del 7 Febbraio 1860, e che saranno più particolarmente determinati da' Capitoli e dagli Statuti sociali.

Fermo poi quanto è disposto col citato Decreto in data 10 Febbraio 1860, in ordine alla garanzia per le Obbligazioni che la Società è stata autorizzata ad emettere collo stesso Decreto, il Governo garantisce egualmente l'interesse annuo del 3 per cento e il rimborso alla pari del Capitale delle Obbligazioni emesse già dalla Società Anonima per la Strada Ferrata da Lucca a Pistoia, ed accollate alla Società Anonima per la Strada Ferrata Leopolda, oggi Società Anonima delle Strade Ferrate Livornesi, come parte del prezzo d' acquisto della prima delle Strade suddette, nei modi e forme che saranno determinati da' Capitoli e dagli Statuti Sociali.

ART. 7. — Resta a tutti gli effetti e in tutte le sue parti approvata la Deliberazione seconda presa dall' Adunanza Generale degli Azionisti nel dì 28 Dicembre 1859, riguardante l' acquisto delle Azioni della Società Anonima per la Strada Ferrata Maria Antonia da Firenze a Pistoia per Prato, e dei Crediti esistenti contro la medesima. E nel caso in cui la So-

cietà Anonima delle Strade Ferrate Livornesi venga al possesso di tutte le Azioni della rammentata Società, ora per allora essa è riconosciuta come concessionaria della Strada Ferrata suddetta, con tutti i diritti alla prenominata Società spettanti, colle modificazioni per altro di che nel presente Decreto, e nei nuovi Capitoli.

ART. 8. — La Società è autorizzata a costruire ed attivare nel suo interesse, ed a sue spese, rischio e pericolo, una Strada Ferrata da Pisa a Porta, ed eventualmente da Porta alla Parmignola, alle condizioni contenute ne' sopradetti Capitoli.

ART. 9. La impresa è considerata a tutti gli effetti come opera di pubblica utilità, tanto per la Strada da Pisa a Porta, quanto per le congiunzioni da farsi a Firenze fra le Linee della Leopolda e della Maria Antonia, ed a Pisa fra le Linee della Leopolda e delle Lucchesi, e per ogni occorrente ampliazione a tutte le Strade della Società. Conseguentemente la Società, tanto nella occupazione dei terreni e fabbriche, quanto nella escavazione ed estrazione di terra, pietrami ed altri materiali da costruzione, rimane investita per le espropriazioni che avrà occasione di fare pei suddetti titoli, dei diritti sanzionati dalle Leggi in vigore in materia di espropriazione per causa di pubblica utilità, e più specialmente dalla Notificazione della R. Consulta de' 25 Febbraio 1845, colle modificazioni indotte all' Art. 4 della medesima dal Decreto del 18 Aprile 1857, riguardante la Strada Ferrata Aretina.

ART. 10. — Nelle Stazioni principali, dove i servizi di Dogana e di Polizia e di sicurezza lo richiedono, la Società dovrà apprestare, a tutte sue spese, i locali occorrenti; i detti servizi peraltro, tanto nelle Stazioni ove trovansi attualmente stabiliti, non esclusa la Stazione Marittima in Livorno, quanto in quelle ove potessero stabilirsi, saranno ad intero carico del Governo, derogando così a qualunque convenzione o disposizione in contrario.

ART. 11. — Gli infortuni che potessero accadere sulle Linee della Società, dovuti a dolo o a mancata sorveglianza per

parte degli Agenti della Società stessa, sottoporranno i medesimi alle pene stabilite dal Codice Penale vigente. Qualora peraltro gli infortuni a danno del pubblico si replicassero più volte, il Governo potrà stabilire un sistema di penali contro la Società medesima.

Spetta alla Società la facoltà di proporre al Governo quei provvedimenti che credesse più confacenti per provvedere alla sicurezza del transito, alla polizia e alla conservazione delle Linee e delle opere accessorie; e una volta che tali provvedimenti siano dal Governo approvati, diverranno obbligatorii per il pubblico, per la società e per le altre Amministrazioni di Strade Ferrate in comunicazione colle Linee Livornesi, in quanto concerne le loro relazioni colle medesime.

ART. 12. — La immediata vigilanza per parte del R. Governo sulle Linee appartenenti alla Società, sarà esercitata per mezzo di un Commissario Regio.

ART. 13. — Su' terreni occupati per la costruzione delle Strade Ferrate ed opere accessorie, di cui la Società è concessionaria, essa pagherà il Dazio sulla base della rendita imponibile assegnata ai medesimi al momento della occupazione. In quanto al Dazio catastale da imporsi sulle Fabbriche che la Società costruisce, sarà determinato colle norme fissate dai Regolamenti catastali per ogni nuovo Fabbricato.

ART. 14. — Tutti gli atti che la Società stipulerà pel compimento e costruzione delle sue Linee ed opere accessorie, e che fossero per le Leggi in vigore soggetti a diritti proporzionali di registro, saranno registrati col diritto fisso di una Lira.

Rimarranno però soggetti al disposto delle Leggi predette tutti quegli atti che la Società stipulasse non riguardanti le costruzioni e compimento delle Strade, e loro accessorii, e materiale mobile e per l'attivazione della Società stessa.

Saranno completamente esenti da ogni diritto di bollo gli stampati contenenti Orari, Tariffe, Avvisi al Pubblico ed agli Azionisti, e in generale ogni pubblicazione relativa al movimento di Viaggiatori, di Merci ec. sulla Linea, nonchè al ser-

vizio Amministrativo, e saranno altresì esenti da ogni diritto di bollo e registro le Cartelle, sia delle Azioni che delle Obbligazioni emesse dalla Società, a conformità de' suoi Statuti, e i titoli destinati all'esazione dei relativi utili ed interessi.

ART. 15. — È accordata alla società la esenzione dal pagamento dei Dazi doganali e Tasse d'ogni natura per tutti gli oggetti necessari alle costruzioni dipendenti dai Capitoli, per le macchine, veicoli, attrezzi ec., che essa fosse in caso d'introdurre dall'estero, salvo gli emolumenti relativi e con obbligo di soddisfare alle formalità che le verranno prescritte, e specialmente a quella di esibire volta per volta un Certificato a firma di uno dei componenti la Direzione, munito del Visto del R. Commissario per le Strade Ferrate.

ART. 16. — Il Ministro delle Finanze, Commercio e Lavori Pubblici provvederà all'esecuzione del presente Decreto.

Dato in Firenze, li 2 Marzo 1860.

Il Presidente del Consiglio de' Ministri e Ministro dell'Interno
C.ª B. RICASOLI.

Visto per l' apposizione del sigillo
il Ministro di Giustizia e Grazia
C.ª E. POGGI.

Il Ministro delle Finanze
C.ª R. BUSACCA.

Concorda con la copia autentica esistente presso il Ministero ec.

Il Segretario Gen. del Ministero
C.ª F. CAREGA.

Signor Comm. Direttore Generale
dei Lavori d' Acque e Strade

Concorda con la copia autentica esistente presso questa Direzione Generale.

Il Segretario Generale
F. ANDREINI.

Convenzione del 13 Febbraio 1861 per la concessione PORTA-MASSA.

CONVENZIONE ***tra i Ministri di*** S. M. VITTORIO EMANUELE II ***pe' Lavori pubblici e per le Finanze, e la Società Anonima delle*** Strade Ferrate Livornesi ***per la concessione a quest' ultima della Ferrovia da*** Porta, ***antico confine toscano, fino a*** Massa.

Si premette che con risoluzione del Governo della Toscana in data 24 dicembre 1859, colla quale era accordata alla in allora Società Leopolda la concessione della Strada Ferrata da Pisa al confine toscano di Porta per Viareggio e Pietrasanta veniva pure accettato l' impegno per parte della detta Società di assumere ad identiche condizioni la concessione del prolungamento della linea da Porta al già confine sardo della Parmignola, sotto la riserva che la concessione del detto ultimo tronco venisse ammessa dai' Governi di Massa e Carrara e di Piemonte.

Che la preaccennata disposizione risguardante la tratta di Ferrovia al di fuori del territorio toscano veniva confermata col Decreto del 10 febbraio 1860, col quale il prelodato Governo della Toscana autorizzava l' emissione delle Obbligazioni occorrenti alla costruzione della tratta da Pisa a Porta ed eventualmente da Porta al confine sardo della Parmignola (Art. 1 del succitato Decreto).

Che quando con altro Decreto 2 marzo 1860 venne riconosciuta ed ammessa nella Società suddetta (che in seguito al preaccennato Decreto 10 febbraio ed alla Deliberazione dell' Adunanza Generale del 14 stesso mese prendeva il titolo di Società delle Strade Ferrate Livornesi) la fusione delle Strade Ferrate Leopolda (da Firenze a Livorno), da Lucca a Pisa e da Lucca a Pistoia, l' acquisto della linea Firenze a Pistoia,

e autorizzata la costruzione ed attivazione della ferrovia da Pisa a Porta, venne pure contemplata la suddetta tratta da Porta alla Parmignola, e conseguentemente veniva accollato alla Società concessionaria l'obbligo di costruire ed attuare quest'ultima tratta alle condizioni contenute nel Decreto medesimo ed a quelle di cui ne' Capitoli sotto la data del 18 marzo suddetto (Articoli 4 e 8 del Decreto premenzionato).

Che all'Art. 4 degli Statuti della nuova Società, approvati con risoluzione Governativa dei 31 marzo 1860, vien dichiarato che l'oggetto della Società *è quello di possedere, esercitare e godere oltre alle linee menzionate più sopra la Strada Ferrata da Pisa a Porta ed eventualmente da Porta alla Parmignola*, ed all'Art. 13 degli Statuti ripetesi, quanto alle Obbligazioni da emettere, il disposto dell'Art. 1 del Decreto 10 Febbraio 1860.

Che in seguito all'appalto della costruzione della Ferrovia del litorale dall'attual confine francese sino a Massa concessa dal Governo del Re in eseguimento della legge 27 ottobre 1860, non potendo più farsi luogo alla concessione in capo alla Società delle Livornesi della tratta di Ferrovia da Porta alla Parmignola, ma dovendo questa necessariamente limitarsi alla predetta città di Massa, la Società preindicata ha nella sua Adunanza Generale tenuta a dì 25 ottobre ultimo scorso, dato facoltà al Consiglio di Amministrazione ed alla Direzione delle Strade Ferrate Livornesi di prolungare soltanto sino a Massa la linea da Pisa a Porta assumendo la concessione del tronco da Porta a Massa alle condizioni stesse dell'altra tratta da Pisa a Porta e quindi a quelle contenute nel Decreto 3 marzo 1860 e dei Capitoli sopraccennati.

In conseguenza del che e per dare forza effettiva alla precitata concessione eventuale in evasione alla domanda fatta al Ministero dalla Direzione della Società delle Livornesi in data 28 ottobre suddetto ed in relazione a quanto già stabilisce per la ferrovia del Litorale la preaccennata legge 27 ottobre 1860 e la convenzione annessavi, ed allo scopo di potere attuare la congiunzione colle ferrovie nell'interno della Toscana

non appena sia ultimato e messo in esercizio il primo tronco della ferrovia litoranea, si è da una parte tra S. E. il Conte Cammillo Di Cavour Presidente del Consiglio de' Ministri, reggente il Ministero dei Lavori Pubblici, e il Sig. Comm. Avv. F. Saverio Vegezzi Ministro delle Finanze, e dall' altra parte la Società Anonima delle Ferrovie Livornesi legalmente rappresentata dal Sig. Cav. Bartolommeo Cini convenuto e stabilito quanto segue:

ART. 1. — La Società Anonima delle Strade Ferrate Livornesi è dichiarata concessionaria del tronco di Strada ferrata da Porta a Massa in continuazione della linea da Pisa a Porta ed in congiunzione con quella del Litorale nella stazione che verrà stabilita a Massa.

ART. 2. — La concessione s' intende fatta sotto la osservanza delle condizioni contenute ne' Decreti del R. Governo della Toscana 10 febbraio e 2 marzo 1860, relativi alle Strade Ferrate Livornesi e ne' Capitoli pubblicati dal Ministero delle Finanze, Commercio e Lavori Pubblici a dì 18 marzo 1860, non che del disposto degli Statuti della Società approvati con risoluzione governativa de' 31 marzo 1860, in quanto non sia derogato alle condizioni ed alle disposizioni suddette colla presente convenzione.

ART. 3. — Nel termine di 2 mesi a partire dal giorno della sanzione di questa convenzione, la Società è obbligata a compiere la presentazione all' approvazione del Governo degli studi generali e particolareggiati dell' intera linea da Pisa a Massa, ed intraprender le relative opere tostochè gli studi medesimi saranno stati approvati.

ART. 4. — Entro un anno dal giorno in cui gli studi particolarizzati avranno ottenuto la premenzionata approvazione la linea da Pisa a Porta dovrà essere interamente ultimata e messa in attività d' esercizio.

ART. 5. — La Società delle Strade Ferrate Livornesi sarà obbligata a stabilire a sue spese nella Stazione di Massa i fabbricati, binari ed accessorii occorrenti pel servizio della

ferrovia da Pisa a Massa, il genere e la disposizione de' quali verranno determinati dal Governo di concerto colla Società medesima.

ART. 6. — Il Governo d'accordo colla Società stabilirà a suo tempo e mediante una convenzione speciale il modo e le condizioni con cui dovrà esser regolato il servizio comulativo de' trasporti nell' anzidetta Stazione.

ART. 7. — Allorquando il Governo dopo l' ultimazione della linea da Pisa a Massa e del tratto da Massa a Sarzana e di quello da Sarzana a Spezia credesse di sua convenienza e si risolvesse di affidare alla Società delle Ferrovie Livornesi l' esercizio provvisorio de' citati due tratti di sua proprietà, la Società si obbliga fino da questo momento di assumerlo mediante il correspettivo del 50 per cento del prodotto brutto ricavabile dalla stessa.

ART. 8. — Quest' esercizio provvisorio assunto dalla Società durerà sino a che la Strada Ferrata della Riviera di levante sia tutta intiera aperta all' esercizio sino al Bisagno presso Genova.

Sarà però in facoltà del Governo di esonerare anche prima dell' accennata epoca la Società dal detto obbligo dello esercizio provvisorio, ma in questo caso esso ne dovrà dare disdetta formale sei mesi prima dell' epoca, in cui il medesimo dovrà cessare.

ART. 9. — Mediante l' accennato correspettivo la Società s' intende pure obbligata ad eseguire a sue spese la manutenzione ordinaria della Strada Ferrata.

ART. 10. La presente convenzione fatta in doppio originale non sarà definitiva nè valida, se non dopo la sua approvazione per Legge.

Torino, a dì 13 Febbraio 1861.

C. CAVOUR.
F. S. VEGEZZI.
B. CINI ne' nomi.

Il Direttore Capo di divisione
G. MARTINENGO.

Legge del 9 Giugno 1861 sanzionante la Convenzione per la Concessione PORTA-MASSA.

VITTORIO EMANUELE II
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

ARTICOLO UNICO

È approvata la Convenzione stipulata addì 13 Febbraio del corrente anno 1861 tra i Ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze, e la Società Anonima delle Strade ferrate Livornesi, relativa alla costruzione del tronco di ferrovia da Porta a Massa in continuazione della linea da Pisa a Porta ed in congiunzione con quella del Litorale Ligure nella stazione che verrà stabilita a Massa colla modificazione all' art. 3 nei termini seguenti:

« Nel termine di due mesi a partire dal giorno della san-
» zione di questa Convenzione, è la Società obbligata di pre-
» sentare all'approvazione del Governo il progetto particola-
» rizzato dell' intera linea da Pisa a Massa.
» Il Governo emetterà le sue decisioni, nel termine di 20
» giorni dalla presentazione, sul progetto stesso, e quando il
» progetto sia approvato, la Società intraprenderà le relative
» opere non oltre dopo i 10 giorni dalla data della partecipa-
» zione dell' approvazione. »

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella Raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti

del Regno d' Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come Legge dello Stato.

Dato a Torino, addì 9 Giugno 1861.

VITTORIO EMANUELE.

U. PERUZZI
PIETRO BASTOGI.

R. Decreto del 13 Febbraio 1861 per la cessione della Stazione di Firenze (Porta al Prato).

VITTORIO EMANUELE II
RE DI SARDEGNA, DI CIPRO E DI GERUSALEMME,
DUCA DI SAVOIA E DI GENOVA, PRINCIPE DI PIEMONTE ec. ec.

Vista la Legge del dì 8 Luglio 1860, che ordina per il 1 Settembre 1861 l' apertura in Firenze di una Esposizione dei prodotti agricoli industriali e di Belle Arti d' Italia;

Visti i Decreti del Governo della Toscana de' 10 Febbraio e 2 Marzo 1860;

Visti i Capitoli per la Società delle Strade Ferrate Livornesi approvati dal cessato Ministero delle Finanze, Commercio e Lavori pubblici della Toscana del dì 18 Marzo 1860;

Considerando come sia urgente di aver disponibile il locale, nel quale dovrà farsi l' Esposizione Italiana del 1861;

Sulla proposizione del Ministro dei Lavori pubblici, di concerto con quello delle Finanze e con quello dell' Industria e Commercio, dietro Deliberazione presa nel Consiglio dei Ministri;

Abbiamo ordinato ed ordiniamo quanto appresso:

ART. 1. — È approvata la cessione allo Stato della Staziono di Firenze delle Ferrovie Livornesi, posta presso la Porta a Prato e dei terreni attigui in conformità delle piante concor-

date fra le due parti, e che saranno annesse al Contratto definitivo di cessione.

Art. 2. — La società delle Strade Ferrate Livornesi dovrà:

a) Eseguire oltre quello già costruito un braccio di Strada, che ponga in diretta comunicazione le sue linee di destra e di sinistra presso Firenze;

b) Collocare il secondo binario pel tronco di congiunzione già costruito in conformità del Decreto del Governo della Toscana de' 12 Agosto 1859;

c) Eseguire nella sua Stazione di Firenze, presso la Chiesa di S. M. Novella, i lavori di riduzione ed ampliazione necessari per renderla atta a servire di Stazione Centrale pei passeggieri, non che effettuare le espropriazioni e i lavori occorrenti per stabilire i suoi Uffizi e Magazzini in quelli edifizi, che a tale uopo saranno riconosciuti più idonei, in prossimità della Stazione medesima;

d) Costruire una Stazione provvisoria per le Mercanzie presso Firenze;

e) Eseguire sulla linea di destra i lavori necessari per ridurla a doppio binario per una lunghezza non minore di chilometri dieci, compresa fra Pistoia e Lucca, dovendo questi lavori essere fatti in quei tratti, che saranno in seguito più specialmente determinati dal R. Governo.

Art. 3. — I lavori contemplati nell'articolo precedente §§ *a*, *b*, *c* e *d*, dovranno esser intrapresi immediatamente e condotti a compimento nel più breve spazio di tempo possibile.

Quelli di cui è parola al § *e* del suddetto articolo saranno incominciati all'epoca, che sarà in seguito combinata col R. Governo, dovendo per altro essere intieramente ultimati allorchè la Strada Ferrata Centrale Italiana sarà attivata al pubblico transito per tutto il tronco da Bologna a Pistoia.

Art. 4. — In correspettività della suddetta cessione e per supplire alle spese motivate dai sopraindicati lavori, dagli sgombri, traslocamenti di uffizi e di magazzini, e ad ogni altra spesa direttamente occasionata dalla cessione della Stazione

di Porta a Prato, la Società delle Strade Ferrate Livornesi è autorizzata ad emettere quel numero di Obbligazioni di lire 500 ciascuna, fruttifere al 3 per cento e rimborsabili alla pari per estrazione a sorte in anni novanta, che saranno a tal uopo necessarie, in aumento a quella della Serie C, considerate nel Decreto del R. Governo della Toscana del dì 10 Febbraio 1860.

Queste Obbligazioni saranno in tutto simili a quelle della suddetta Serie C, ed esse godranno tanto per il pagamento semestrale dei frutti, quanto per il rimborso alla pari del Capitale alle respettive scadenze delle garanzie governative stabilite dagli articoli 7 e 17 del sopracitato Decreto 10 Febbraio 1860.

Tutte le altre disposizioni del Decreto medesimo saranno parimente applicabili a queste nuove Obbligazioni.

ART. 5. — A forma dell' articolo 9 del Decreto del R. Governo della Toscana de' 2 Marzo 1860 sono dichiarati a tutti gli effetti di pubblica utilità i lavori tutti contemplati nell' articolo 2 del presente Decreto, e quindi per le espropriazioni, che la Società avesse luogo di fare per la loro esecuzione, si applicherà la Legge del 24 Ottobre 1860.

ART. 6. — I nostri Ministri dell' Agricoltura, Industria e Commercio, delle Finanze e dei Lavori pubblici sono incaricati della esecuzione del presente Decreto, che sarà registrato alla Corte dei Conti, munito del sigillo dello Stato ed inserito nella raccolta degli Atti del Governo, e che verrà presentato al Parlamento nella prossima sua Sessione per esser convertito in Legge.

Dato in Milano, addì 13 Febbraio 1861.

(Firmato) VITTORIO EMANUELE

Controsegnati C. CAVOUR, F. S. VEGEZZI, T. CORSI

Registrato alla Corte dei Conti
A dì 26 Febbraio 1861.
Registro 16, Atti del Governo Carte 371.
firmato WEHRLIN.

Legge dei 26 Marzo 1865 sanzionante il Decreto del 13 Febbraio 1861 relativo alla cessione della Stazione di FIRENZE, PORTA AL PRATO.

VITTORIO EMANUELE II
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

ARTICOLO UNICO.

È convertito in Legge il Decreto R. del 13 Febbraio 1861, colla qui sottonotata aggiunta all' Art. 3 di detto Decreto, il quale rimane del tenore seguente:

1. È approvata la cessione allo Stato della Stazione di Firenze delle ferrovie livornesi, posta presso la Porta a Prato, e dei terreni attigui, in conformità delle piante concordate fra le due parti, e che saranno annesse al contratto definitivo di cessione;

2. La Società delle Strade Ferrate Livornesi dovrà:

a) Eseguire oltre quella già costruita, un braccio di strada ferrata, che ponga in diretta comunicazione le sue linee di destra e di sinistra presso Firenze;

b) Collocare il secondo binario pel tronco di congiunzione già costruito in conformità del Decreto del Governo della Toscana del 12 Agosto 1859;

c) Eseguire nella sua stazione di Firenze presso la Chiesa di Santa Maria Novella i lavori di riduzione ed ampliazione necessari per renderla atta a servire di stazione centrale pei passeggieri, non che effettuare le espropriazioni ed i lavori

occorrenti per istabilire i suoi uffizi e magazzini in quegli edifizi che a tal uopo saranno riconosciuti più idonei, in prossimità della stazione medesima;

d) Costruire una stazione provvisoria per le mercanzie presso Firenze;

e) Eseguire sulla linea di destra i lavori necessari per ridurla a doppio binario per una lunghezza non minore di chilometri dieci, compresa fra Pistoia e Lucca, dovendo questi lavori esser fatti in quei tratti che saranno in seguito più specialmente determinati dal R. Governo.

3. I lavori contemplati nel paragrafo precedente lettere *a*, *b*, *c*, *d*, dovranno essere intrapresi immediatamente e condotti a compimento nel più breve spazio di tempo possibile.

Quelli di cui è parola alla lettera *e* del suddetto paragrafo, saranno eseguiti col sistema degli appalti, e verranno incominciati all'epoca che sarà in seguito combinata col R. Governo, dovendo per altro essere interamente ultimati allorchè la strada ferrata centrale italiana sarà attivata al pubblico transito per tutto il tronco da Bologna a Pistoia.

4. In correspettività della suddetta cessione, e per supplire alle spese motivate dai sopra indicati lavori, dagli sgombri, traslocamenti d'uffici e di magazzini, e ad ogni altra spesa direttamente occasionata dalla cessione della stazione di Porta a Prato, la Società delle Strade Ferrate Livornesi è autorizzata ad emettere quel numero di obbligazioni in L. 500 ciascuna, fruttifere al 3 per cento, e rimborsabili alla pari per estrazioni a sorte di anni 90 che saranno a tal uopo necessarie, in aumento a quelle della serie *C*, considerate nel Decreto del R. Governo della Toscana del dì 10 Febbraio 1860.

La somma da procurarsi colle obbligazioni predette non potrà superare le effettive lire tre milioni trecento sessantotto mila (3,368,000).

Queste obbligazioni saranno in tutto simili a quelle della suddetta serie *C*, ed esse godranno, tanto pel pagamento semestrale dei frutti, quanto per il rimborso alla pari del capi-

tale alle rispettive scadenze, delle garanzie governative stabilite dagli Art. 7 e 17 del sopracitato Decreto 10 Febbraio 1860.

Tutte le altre disposizioni del Decreto medesimo saranno parimente applicabili a queste nuove obbligazioni.

5. A forma dell' Art. 9 del Decreto del R. Governo della Toscana del 2 Marzo 1860, sono dichiarati a tutti gli effetti di pubblica utilità i lavori tutti contemplati nel paragrafo 2 del presente Decreto, e quindi per le espropriazioni che la Società avesse luogo di fare per la loro esecuzione, si applicherà la legge del 24 Ottobre 1860.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella Raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come Legge dello Stato.

Dato a Torino, addì 26 Marzo 1865.

VITTORIO EMANUELE.

Q. Sella.

Convenzione dei 13 Febbraio 1861 per la concessione FIRENZE-FOLIGNO.

CONVENZIONE *fra il* Governo di S. M. il Re Vittorio Emanuele II *e la* Società delle Strade Ferrate Livornesi, *per la concessione a quest' ultima della* Strada Ferrata da Firenze per Arezzo, *fino all' incontro della* Strada Ferrata da Roma ad Ancona.

Art. 1. — Il Governo di S. M. il Re Vittorio Emanuele concede alla Società Anonima delle Strade Ferrate Livornesi il diritto di condurre a termine la costruzione e di attivare lo esercizio a proprie spese e nel proprio interesse della Strada

Ferrata da Firenze per Arezzo e pressi di Perugia all'incontro della Strada Ferrata da Roma ad Ancona.

Il Governo del Re si riserva a stabilire, nel termine di mesi due dalla promulgazione della legge d'approvazione della presente concessione, l'andamento generale della nuova linea oltre Arezzo ed il di lei punto di congiunzione con la strada Romana.

ART. 2. — La Società delle Strade Ferrate Livornesi si obbliga a sottomettere all'approvazione del Governo gli studi della Strada Ferrata fino a Montevarchi immediatamente dopo promulgata la Legge d'approvazione della presente concessione; quelli da Montevarchi ad Arezzo dentro due mesi da tal promulgazione, e quelli da Arezzo alla congiunzione con la linea da Roma ad Ancona, dentro sei mesi dal giorno in cui le sia officialmente partecipata la decisione del Governo intorno all'andamento di questa parte della Strada ferrata.

ART. 3. — La Società stessa si obbliga a por mano ai lavori di costruzione fino a Montevarchi dentro un mese dopo che le saranno approvati gli studi, ed a condurli a termine dentro dieci mesi; a por mano a quelli da Montevarchi ad Arezzo dentro un mese dopo l'approvazione del progetto e condurli a termine dentro venti mesi; a por mano a quelli al di là d'Arezzo dentro tre mesi dopo l'approvazione degli studi e condurli a termine entro quattro anni da quell'epoca.

ART. 4. — La Società si obbliga ad attivare l'esercizio della strada sulla Sezione da Firenze al Pontassieve nel termine di giorni 20 dalla data dell'invito che le ne sarà rivolto dal Governo, e quindi a spingerlo innanzi sulle altre sezioni a misura che lo stato di costruzione delle medesime consentirà di farlo regolarmente e con sicurezza.

Il materiale ed i mezzi tutti d'esercizio saranno totalmente provveduti dalla Società nelle qualità e proporzioni richieste ad un completo e soddisfacente servizio, così delle successive sezioni che del complesso della linea.

ART. 5. — Tutti indistintamente i lavori che all'epoca della

consegna della Strada Aretina alla Società delle Strade Ferrate Livornesi (consegna che dovrà aver luogo immediatamente dopo la promulgazione della Legge di approvazione della presente concessione), saranno già stati eseguiti per quella strada a cura sia dell' antica Società concessionaria della medesima, sia de' Governi della Toscana e del Re, saranno con tutti i loro accessorii di acquisti di terreni, provviste d' ogni genere, utensili e mezzi d' opera qualunque, ceduti alla Società delle Livornesi, che dovrà accollarseli a' prezzi e ne' modi determinati dagli articoli terzo e quarto del Decreto del dì 24 marzo 1860 del Governo della Toscana, previo riscontro degli inventari e dello stato di consistenza.

Il pagamento della somma che resulterà per tal modo dovuta sarà fatto dalla Società delle Strade Ferrate Livornesi in contanti in Firenze entro un anno dal giorno della consegna ed in diverse rate da determinarsi.

Art. 6. — La durata della presente concessione è limitata a tutto l'anno 1959, com' è quella delle altre Strade Ferrate appartenenti alla Società Anonima delle Strade Ferrate Livornesi, delle quali la nuova linea s' intenderà far parte integrante ed inscindibile.

Tanto questa che quelle saranno quindi possedute ed esercitate con tutti que' diritti ed obblighi che resultano dalle Leggi e da' Regolamenti in vigore, ed in particolare dalla Legge del 20 Novembre 1859, quando saranno promulgati nelle Provincie traversate dalle Strade Ferrate suddette e in quanto il loro disposto non si opponga alle Leggi e Regolamenti già applicati alle Strade Ferrate Livornesi, e specialmente a' Capitoli approvati dal Ministero di Finanze e Lavori Pubblici del Governo della Toscana del 18 Marzo 1860.

Art. 7. — In perfetta conformità al disposto de' Capitoli stessi e del precedente Decreto del Governo della Toscana del 2 di quel mese, saranno regolate per la ferrata suddetta l'esenzione da' diritti di Dogana, di Bollo e di Registro, l'applicazione delle Tariffe, il servizio delle Poste. Telegrafi ec.,

il trasporto de' militari, del materiale da guerra e dei detenuti.

Art. 8. — La Strada Ferrata Aretina dal Pontassieve ad Arezzo, e da quivi all'incontro colla Romana, sarà costruita ad un solo binario, salvo gli opportuni baratti nelle Stazioni, e in quei tratti ove pel migliore e più sicuro servizio fosse dal Governo riconosciuto necessario di costruire un doppio binario.

I sistemi ed i materiali di costruzione per la medesima saranno quelli stessi che sono prescritti da' Capitoli sovracitati del 18 Marzo 1860 per le Strade Livornesi, salvo quelle speciali disposizioni intorno alle pendenze e curve che venissero richieste dalle condizioni del terreno.

Art. 9. — La Società delle Strade Ferrate Livornesi viene autorizzata ad emettere una nuova serie di Obbligazioni in numero tale da produrre l' intero capitale necessario per la completa costruzione della linea da Firenze all' incontro con la strada ferrata Romana, per la provvista del materiale mobile e per il saldo d' ogni altra spesa occorrente per attivarne l' esercizio.

La Società sarà tenuta a giustificare le spese che avrà incorse in que' modi che saranno richiesti da un apposito regolamento, ed il Governo non autorizzerà l' emissione di Obbligazioni oltre quel numero che sarà sufficiente a produrre il capitale, che dietro tali giustificazioni verrà stabilito.

Queste Obbligazioni dovranno essere perfettamente uguali a quelle che ha già in corso la Società, fruttifere ed estinguibili entro il periodo determinato per la durata della concessione.

Le epoche, le quantità ed il saggio al quale si faranno le successive emissioni di questi nuovi titoli, verranno stabilite d' accordo fra la Società ed il Governo.

Il Governo estenderà a tutte le suddette Obbligazioni le medesime garanzie di frutto e di ammortizzazione di cui

godono presentemente i titoli simili della Società delle Strade Ferrate Livornesi.

Art. 10. — La presente, fatta per doppio originale, non sarà definitiva nè valida, se non approvata per Legge.

Torino, 13 Febbraio 1861.

Il Presidente del Consiglio de' Ministri
incaricato di reggere il Portafoglio dei Lavori Pubblici
C. Cavour.

Per la Società delle Strade Ferrate Livornesi
Carlo Fenzi.

Il Direttore Capo di Divisione
nel Ministero dei Lavori Pubblici
G. Martinengo.

Per copia conforme

Il Direttore Capo di Divisione
G. Martinengo.

Legge del 7 Luglio 1861, sanzionante la Convenzione de' 13 Febbraio 1861 per la concessione Firenze-Foligno, *con sostituzione dell'Art. 2 della Legge del 16 Aprile 1862.*

VITTORIO EMANUELE II
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1. — È approvata la convenzione intesa addì 13 Febbraio 1861 tra il Presidente del Consiglio dei Ministri, quale reg-

gente il Ministero dei Lavori Pubblici, ed il signor Carlo Fenzi rappresentante la Società delle Strade Ferrate Livornesi, colla quale viene concesso alla predetta Società il diritto di condurre a termine la costruzione, e di attivare lo esercizio della ferrovia da Firenze per Arezzo e pressi di Perugia, e riunendosi alla ferrovia da Roma ad Ancona prima della traversa del colle di Fossato.

ART. 2.[1] — L'ammontare delle spese di costruzione di questa Linea, del costo del materiale mobile e di ogni altra spesa occorrente alla completa costruzione della Linea da Firenze all'incontro colle Strade Ferrate Romane, come limite oltre il quale non potrà in nessun caso eccedere il capitale contemplato nell'Art. 9 della convenzione, verrà stabilito con Decreti Reali sui progetti e sui preventivi da presentarsi dalla Società prima di far luogo alle emissioni delle Obbligazioni.

ART. 3. — Nello stabilire le epoche, la quantità ed il saggio, al quale si faranno, a misura del bisogno, le emissioni delle obbligazioni di cui all'Art. 9 della convenzione, saranno dal Governo segnate le norme opportune ad assicurare ampiamente la pubblica concorrenza.

Ordiniamo che la presente, munita del Sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Torino, addì 7 Luglio 1861.

VITTORIO EMANUELE.

(Luogo del Sigillo)
V. Il Guardasigilli
MIGLIETTI.

U. PERUZZI.
PIETRO BASTOGI.

---

[1] Quest' Articolo, sanzionato con Legge de' 16 Aprile 1862, è stato sostituito, giusta il disposto della Legge stessa, all' articolo di egual numero della presente Legge.

Decreto dei 13 Maggio 1861 per la emissione di N. 60,000 Obbligazioni di SERIE C.

IL MINISTRO DELLE FINANZE

Vista la domanda della Direzione degli Affari della Società delle Strade Ferrate Livornesi diretta ad ottenere che si faccia la emissione di 60,000 Obbligazioni di 500 lire ciascuna per sopperire alle spese indicate nell' Articolo 1. lettera *d* del Decreto del Governo della Toscana del 10 Febbraio 1860 e nell' Articolo 2 del Decreto R. del 13 Febbraio 1861.

Visto il prospetto presuntivo di tali spese presentato a corredo di detta domanda, previa intelligenza col Ministro dei Lavori Pubblici.

ORDINA

1º È dato facoltà di creare 60,000 Obbligazioni di 500 lire ciascuna fruttifere alla ragione del 3 per cento all' anno e rimborsabili alla pari per estrazione a sorte secondo il disposto nell' Articolo 1, lettera *d* del Decreto del Governo della Toscana del 10 Febbraio 1860 e formante la serie *C* per sopperire:

a) Alle spese derivanti dalle cause ivi contemplate;

b) Alle spese occorrenti pei lavori contemplati nell' Articolo 2 del R. Decreto del 13 Febbraio 1861;

2º Le obbligazioni create come sopra saranno depositate nella Cassa della Regia Depositeria Generale di Firenze, per essere poi emesse a misura che si verificherà il bisogno, e dietro domanda da farsene per l'approvazione del saggio di emissione.

Torino, li 13 Maggio 1861.

Firmato P. BASTOGI.

Per copia autentica

Il Dirett. Capo di Div. nel Ministero delle Finanze (Tesoro).

Sottoscritto T. ALFURNO.

R. Decreto del 2 Dicembre 1861 che porta a 70,000 il numero delle Obbligazioni di SERIE C.

IL MINISTRO DELLE FINANZE

Visto il Decreto de' 13 Maggio 1861 col quale la Società delle Ferrovie Livornesi fu autorizzata ad emettere N. 60,000 obbligazioni serie *C* in ordine al Decreto del già Governo della Toscana del 10 Febbraio 1860;

Vista la domanda della suddetta Società diretta ad ottenere che il numero delle obbligazioni sia esteso a 70,000;

Considerate le ragioni che militano a favore di questa domanda e presi gli opportuni concerti col Ministro dei Lavori Pubblici,

ORDINA

ART. 1. — È data facoltà alla Società delle Ferrovie Livornesi di emettere N. 70,000 Obbligazioni di L. 500 ciascuna, fruttifere alla ragione del 3 per cento all'anno e rimborsabili alla pari per estrazione a sorte secondo il disposto dell'Art. 1, lett. *d* del Decreto del già Governo della Toscana del dì 10 Febbraio 1860 e formanti la serie *C* per sopperire:

1. Alle spese derivanti dalle cause nel Decreto stesso contemplate;

2. Alle spese occorrenti per la esecuzione del R. Decreto de' 13 Febbraio 1861;

3. Alle spese relative alla costruzione della Linea Pisa-Massa.

ART. 2. — Resta convenuto che qualora dopo la esecuzione delle spese contemplate nel precedente articolo si verifichi un avanzo sul prezzo delle Obbligazioni, debba esso destinarsi ai lavori della strada ferrata Aretina.

Art. 3. — È abrogato il suddetto Decreto Ministeriale de' 13 Maggio 1861.

Torino, li 2 Dicembre 1861.

Firmato Pietro Bastogi.

Per copia autentica

Il Direttore Capo di Div. nel Ministero delle Finanze (Tesoro).

T. Alfurno.

R. Decreto del 2 Marzo 1862 per l' emissione di N. 100,000 Obbligazioni di Serie D.

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D' ITALIA.

Veduta la legge del 7 Luglio 1861, n. 96, colla quale venne approvata la convenzione del 13 Febbraio 1861 riguardante la concessione alla Società delle Strade Ferrate Livornesi del diritto di condurre a termine la costruzione e di attivare l' esercizio della ferrovia da Firenze per Arezzo e pressi di Perugia, e riunendosi alla Ferrovia da Roma ad Ancona prima della traversa del colle di Fossato;

Veduto l' art. 9 di detta convenzione del seguente tenore:

« La Società delle Strade Ferrate Livornesi viene autoriz-
» zata ad emettere una nuova serie di obbligazioni in numero
» tale da produrre l' intero capitale necessario per la completa
» costruzione della linea da Firenze all' incontro con la Strada
» Ferrata Romana, per la provvista del materiale mobile e
» per il saldo di ogni altra spesa occorrente per attivarne
» l' esercizio.

» La Società sarà tenuta a giustificare le spese che avrà

» incorse, in quei modi che saranno richiesti da un apposito
» regolamento, ed il Governo non autorizzerà l'emissione di
» obbligazioni oltre quel numero che sarà sufficiente a pro-
» durre il capitale, che dietro tali giustificazioni verrà stabilito.

» Queste obbligazioni dovranno essere perfettamente uguali
» a quelle che ha già in corso la Società, fruttifere ed estin-
» guibili entro il periodo determinato per la durata della
» concessione.

» Le epoche, le quantità ed il saggio al quale si faranno
» le successive emissioni di questi nuovi titoli, verranno sta-
» biliti d'accordo fra la Società ed il Governo.

» Il Governo estenderà a tutte le predette obbligazioni le
» medesime garanzie di frutto ed ammortizzazione di cui go-
» dono presentemente i titoli simili della Società delle strade
» ferrate Livornesi. »

Veduto l'art. 3 della premenzionata legge in cui è disposto che nello stabilire le epoche, la quantità ed il saggio al quale si faranno, a misura del bisogno, le emissioni delle obbligazioni di cui all'art. 9 della convenzione, saranno dal Governo segnate le norme opportune ad assicurare ampiamente la pubblica concorrenza;

Veduto il prospetto presentato dalla Società delle ferrovie Livornesi debitamente verificato dal Governo, dal quale risulta che per procurarsi il capitale necessario nell'anno corrente per portare a compimento il tratto di strada ferrata da Firenze a Montevarchi, e per far fronte ad altri impegni dipendenti da quella convenzione, occorre una prima emissione di obbligazioni;

Sulla proposizione del Ministro delle Finanze, di concerto col Ministro dei Lavori pubblici,

Abbiamo ordinato ed ordiniamo quanto segue:

Art. 1. — La Società anonima delle strade ferrate Livornesi è autorizzata ad emettere Num. 100,000 obbligazioni al portatore (contrassegnate con l'indicazione di serie D) di Lire 500 italiane ciascuna, fruttifere alla ragione del 3 per 0/0

all' anno, e rimborsabili alla pari per estrazione a sorte in anni 90.

ART. 2. — Le cartelle delle obbligazioni anzidette, all' effetto della decorrenza dei frutti, porteranno la data del primo gennaio 1862.

ART. 3. — Il pagamento dei frutti avrà luogo semestralmente il 1 luglio ed il 2 gennaio d' ogni anno.

ART. 4. — L' ammortizzamento o rimborso progressivo del capitale delle suddette obbligazioni avrà luogo alla pari del loro valore nominale dietro estrazione a sorte il 2 gennaio di ciascun anno cominciando dal 1865, secondo le tavole d' ammortizzamento che saranno stampate a tergo delle cartelle.

L' estrazione delle obbligazioni, che ogni anno dovranno essere rimborsate, avrà luogo un mese avanti all' epoca del relativo rimborso.

ART. 5. — Tutte le altre disposizioni contenute nel Decreto del Governo della Toscana dell' 8 febbraio 1860 riguardanti le obbligazioni di serie A-B-C, sono pure applicabili a quelle di serie D create col presente Decreto.

ART. 6. — Il Ministro delle Finanze d' accordo colla Società stabilirà il saggio minimo al quale potranno alienarsi le obbligazioni suddette, e farà le disposizioni occorrenti affinchè, in senso dell' art. 3 della legge del 7 luglio 1861, sia assicurata la pubblica concorrenza.

E per tale effetto il predetto Ministro potrà delegare un suo Commissario presso la Direzione della Società.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del Sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno d' Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato in Torino, il 2 marzo 1862.

VITTORIO EMANUELE.

P. BASTOGI.
U. PERUZZI.

R. Decreto del 31 Gennaio 1864 per l' emissione di N. 130,000 Obbligazioni di SERIE D.

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D' ITALIA.

Veduta la legge del 7 luglio 1861, n. 96, con la quale venne approvata la Convenzione del 13 febbraio di quell'anno, riguardante la concessione alla Società delle Strade Ferrate Livornesi del diritto di condurre a termine la costruzione e di attivare lo esercizio della ferrovia da Firenze per Arezzo e pressi di Perugia, riunendosi alla ferrovia da Roma ad Ancona prima della traversa del colle di Fossato;

Veduto l' art. 9 di detta Convenzione;

Veduto il prospetto presentato dalla Società delle ferrovie Livornesi debitamente verificato dal Governo, dal quale risulta che per procurarsi il capitale necessario per continuare i lavori della ferrovia Aretina occorre una seconda emissione di obbligazioni;

Veduto il R. Decreto 2 marzo 1862, n. 494, col quale fu autorizzata una prima emissione di n. 100,000 obbligazioni, controsegnate con l' indicazione di serie *D*;

Sulla proposizione del Presidente del Consiglio dei Ministri, Ministro delle Finanze, di accordo con quello dei Lavori Pubblici,

Abbiamo ordinato ed ordiniamo quanto segue:

Art. 1. La Società anonima delle Strade Ferrate Livornesi è autorizzata ad emettere n. 130,000 obbligazioni al portatore (formanti la seconda emissione della serie *D*) di lire 500 italiane ciascuna, fruttifere alla ragione del 3 per cento all' anno e rimborsabili alla pari per estrazione a sorte in anni 90.

Art. 2. Le cartelle delle obbligazioni anzidette, all' effetto della decorrenza di frutti, porteranno la data del primo gennaio 1864.

Art. 3. Il pagamento de' frutti avrà luogo semestralmente il primo luglio ed il 2 gennaio d'ogni anno.

Art. 4. L'ammortizzamento o rimborso progressivo del capitale delle suddette obbligazioni avrà luogo alla pari del loro valore nominale dietro estrazione a sorte il 2 gennaio di ciascun anno cominciando dal 1865 secondo le tavole di ammortizzazione che saranno stampate a tergo delle cartelle.

L'estrazione delle obbligazioni che ogni anno dovranno essere rimborsate avrà luogo un mese avanti all'epoca del relativo rimborso.

Art. 5. Tutte le altre disposizioni contenute nel Decreto del Governo della Toscana dell'8 febbraio 1860 riguardanti le obbligazioni di serie *A*, *B*, *C*, e nel Decreto Reale del 2 marzo 1862 riguardanti le obbligazioni della prima emissione di serie *D*, sono pure applicabili alle obbligazioni create col presente Decreto.

Art. 6. Il Ministro delle Finanze d'accordo con la Società stabilirà il saggio minimo al quale potranno alienarsi le obbligazioni suddette e farà le disposizioni occorrenti affinchè, in senso dell'art. 3 della legge del 7 luglio 1861, sia assicurata la pubblica concorrenza.

E per tale effetto il predetto Ministro potrà delegare un suo Commissario presso la Direzione della Società.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del Sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Torino, addì 31 gennaio 1864.

VITTORIO EMANUELE.

M. MINGHETTI.

FERROVIA LIGURE.

Legge del 27 Ottobre 1860 sanzionante la Convenzione dei 4 e 16 Ottobre 1860.

COSTRUZIONE DELLA STRADA FERRATA DEL LITORALE DALL' ATTUALE CONFINE FRANCESE SINO ALLA CITTÀ DI MASSA.

EUGENIO, PRINCIPE DI SAVOIA-CARIGNANO,
LUOGOTENENTE GENERALE DI S. M.

Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato;

Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

ART. 1. — È approvata la Convenzione stipulata il 4 ottobre 1860, colle variazioni accettate il 16 dello stesso mese, tra il Ministro dei Lavori pubblici ed i signori cavaliere Israele Guastalla, rappresentante e proprietario la ditta Allegra e Davide Guastalla; Leonardo Sacerdote; ingegnere Vincenzo Stefano Breda; Pietro Bonaccini, e la Compagnia centrale per la costruzione e manutenzione del materiale delle vie di ferro di Bruxelles, per l'appalto della costruzione della ferrovia del litorale del Mediterraneo, dal confine attuale francese a Voltri, e dalla stazione della piazza del Principe in Genova per la Spezia e Sarzana sino alla città di Massa.

ART. 2. — Presentandosi chi offra un ribasso non minore di quello previsto all'art. 81 dell'annessa Convenzione, il Governo del Re è autorizzato a dare esecuzione alla Convenzione identica alla annessa, che si venisse a stipulare tra il Ministro

dei Lavori pubblici e quello degli offerenti, che, tenuto conto del maggior ribasso, della maggiore solidità e delle maggiori guarentigie, si credesse di preferire.

Ordiniamo che la presente, munita del Sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta degli atti del Governo, mandando a chiunque spetti di osservarla e farla osservare come legge dello Stato.

Dato a Torino, addì 27 ottobre 1860.

EUGENIO DI SAVOIA.

(*Luogo del Sigillo*)
V. Il Guardasigilli
G. B. Cassinis.

S. Jacini.

Convenzione d' Appalto dal Confine Francese *a* Massa *dei 16 Ottobre 1860.*

CAPO I.

Soggetto dell' impresa.

Art. 1. — I signori cavaliere Israele Guastalla, rappresentante e proprietario la ditta Allegra e Davide Guastalla di Modena; Leonardo Sacerdote di Modena; ingegnere Vincenzo Stefano Breda di Padova; Pietro Bonaccini di Modena, e la Compagnia centrale per la costruzione e manutenzione del materiale delle vie di ferro di Bruxelles, rappresentata, come da delegazione avuta dal Consiglio generale della suddetta Compagnia, in seduta del 29 settembre ultimo scorso, depositata per copia autentica al Ministero dei Lavori pubblici, dai si-

gnori cavaliere Francesco Preud'homme, amministratore e direttore generale, e Gustavo Delinge, membro del Consiglio di Amministrazione e del Comitato di direzione, si assumono di costruire a tutte loro spese, rischio e pericolo una strada ferrata lungo il litorale del Mediterraneo dal nuovo confine francese presso Mentone a Voltri, e dalla stazione presso la piazza del Principe in Genova per la Spezia e Sarzana fino alla città di Massa.

Essi quindi si obbligano di eseguire, secondo le prescrizioni dei seguenti articoli di questa convenzione ed i progetti compilati per cura dell' impresa ed approvati dal Governo, tutte le opere e lavori, e sostenere tutte le spese necessarie per la formazione del corpo stradale, per l' armamento e raddoppiamenti della via occorrenti alle stazioni, per fabbricati, compresi quelli per le officine di riparazione, accessorii, case cantoniere, caselli di guardia, chiudimento della via e delle stazioni, e quanto altro è necessario per mettere la strada in istato di poter essere esercitata lodevolmente, comprese tutte le spese per compensi diretti ed indiretti, per occupazioni di terreno e danni arrecati in qualsivoglia modo ai proprietari ed utenti, escluso soltanto il materiale mobile d' ogni specie necessario alla locomozione.

Art. 2. — I progetti che l' impresa dovrà presentare alla approvazione del Governo, salvo quanto è detto negli articoli 38 e 39 per le opere d' arte, dovranno constare:

A) Di una planimetria generale che potrà essere estratta dalle mappe dell' ufficio topografico dello stato maggiore generale nella scala di uno a cinquantamila, e dovrà abbracciare dall' una e dall' altra parte del tracciato, studiato sul terreno, e delineato sulla planimetria medesima, un' estensione ben figurata del territorio non minore di cinque chilometri;

B) L' andamento della linea segnato sui piani parcellari, diviso in sezioni e rilevato sul terreno in iscala non minore di 1 a 2000. In queste planimetrie saranno indicati tutti i punti nei quali cadono le stazioni e le principali opere d' arte;

C) Una livellazione generale eseguita sul terreno lungo le sezioni sovra indicate, delineata in iscala non minore di 1 a 2000 per le distanze, e di 1 a 200 per le altezze. L'orizzontale del profilo longitudinale dovrà essere stabilito al livello del mare;

D) Un numero sufficiente di sezioni traversali all'uopo che le indicazioni loro combinate con quelle del profilo longitudinale possano far acquistare un'abbastanza chiara e completa idea della configurazione del terreno naturale;

E) Un prospetto indicante le lunghezze e le pendenze della linea ed uno che ne dimostri i tratti sviluppati in linea retta ed i tratti tracciati in curve coll'indicazione del raggio di queste.

ART. 3. — Tanto la compilazione di questi progetti, quanto quella dei disegni di esecuzione e moduli delle opere d'arte di cui agli articoli 38 e 39, verrà assistita da ingegneri governativi, i quali potranno dare all'impresa quei suggerimenti che più crederanno opportuni, specialmente per riguardo al tracciato ed all'altimetria della strada, in relazione alle disposizioni del presente capitolato, non che alla migliore stabilità delle opere d'arte.

La presentazione dei progetti sarà accompagnata dalle osservazioni dei detti ingegneri, nelle quali sarà fatto particolare cenno delle avvertenze da essi fatte sui relativi studi, e che non fossero state seguite dall'impresa.

ART. 4. — La planimetria generale dellà strada ed il progetto planimetrico ed altimetrico di dettaglio del tronco da Savona al torrente Roia, dovrà essere redatto e presentato all'approvazione del Ministero dei Lavori pubblici entro 4 mesi dopo che sarà stato approvato per legge il presente capitolato, ed abbia avuto luogo la promulgazione della medesima.

Per l'ultima tratta dalla Roia all'attuale confine francese l'impresa sarà in obbligo di produrre il relativo progetto, dopo che tra il Governo di S. M. e quello imperiale di Francia saranno state prese le necessarie intelligenze onde stabilire il punto di congiunzione delle ferrovie dei due Stati.

ART. 5. — Da Savona a Voltri l'impresa dovrà costrurre la strada ferrata a norma del progetto che venne fatto compilare dal Ministero dei Lavori pubblici dal sig. cav. Braccio e che sarà ceduto alla medesima gratuitamente, dopo che sarà stato definitivamente approvato dal Ministero.

Potranno tuttavia esservi introdotte modificazioni, sia nelle curve che nelle pendenze, purchè non eccedano i limiti fissati dagli articoli 14 e 15, ed a condizione che le medesime siano riconosciute convenienti e sanzionate dal detto Ministero.

ART. 6. — Quanto al tronco di strada ferrata che deve congiungere i due rami della riviera di ponente e di quella di levante, attraversando la città di Genova, il Ministero delegherà un Ispettore del Genio civile per redigerne il progetto di dettaglio in concorso degli Ingegneri dell'impresa, avuto riguardo al piano del dock ed ai lavori occorrenti per mettere in relazione il dock medesimo e gli altri scali del porto colla strada ferrata.

L'impresa non sarà obbligata perciò ad intraprendere alcun lavoro su questo tronco, finchè il progetto relativo non sia compiuto colle norme ora dette ed approvato dal Governo.

ART. 7. — L'impresa dovrà nel termine di quattro mesi dalla data della promulgazione della legge di approvazione della presente convenzione presentare il progetto altimetrico e planimetrico del tronco da Massa alla Spezia, e dentro sei mesi dalla suddetta data quello da Spezia al Bisagno, prendendo i necessari concerti col Ministero per determinare la posizione della stazione di Massa, onde poter coordinare la linea, di cui nella presente convenzione, con la ferrovia che proseguirà verso Toscana.

E se nel frattempo non fosse ancora stato determinato in altimetria e planimetria il punto di congiunzione al Bisagno, a tenore dell'art. 6, l'impresa lascierà in vicinanza della detta località interrotto il progetto per un tratto sufficiente ad assicurare la congiunzione, qualunque sia per essere la posizione che sarà determinata pel punto suddetto.

Il progetto del resto dovrà essere tosto compiuto appena che il suaccennato punto di contatto sarà stato fissato dal Governo.

Art. 8 — Approvata per legge la presente convenzione, ed approvati dal Governo i relativi piani di esecuzione, l'impresa dovrà accingersi alla costruzione dei lavori non più tardi di due mesi dopo l'approvazione dei rispettivi progetti medesimi, ed osservare le presenti prescrizioni:

a) Dovrà tosto intraprendere le gallerie più lunghe che trovansi nei tronchi da Genova a Sestri, e da Sestri alla Spezia;

b) La traversata intiera della città di Genova;

c) Il tronco da Voltri a Savona, andando dal primo di detti termini verso il secondo;

d) Il tronco da Massa alla Spezia;

e) Sarà obbligata a compiere nel periodo di dodici mesi dalla data dell'approvazione del progetto il tronco da Massa a Sarzana, ed in quello di diciotto mesi al più quello da Sarzana alla Spezia, in modo che, volendo, possano essere gli accennati tronchi messi immediatamente in esercizio;

f) Dovrà pur compiere nei due primi anni dalla data dell'approvazione del progetto il tronco da Voltri a Savona sino alla stazione di questa ultima città, e pure in modo che l'Amministrazione possa senz'altro attuarne l'esercizio;

g) Il tronco dal Bisagno a Camogli dovrà essere ultimato entro tre anni dalla data dell'approvazione del progetto, ed allorchè a quest'epoca non fosse ultimata la traversata di Genova, che deve servire a mettere in comunicazione il detto tronco colla stazione alla piazza del Principe, l'impresa sarà obbligata a stabilire una stazione provvisoria al Bisagno con fabbricati di legname pel servizio dei viaggiatori e delle merci a grande velocità;

h) Per il tempo entro i limiti fissati del compimento della traversata di Genova, e per gli altri tronchi pei quali non venne stabilito nei precedenti alinea l'epoca della loro ultimazione, si lascierà libero il procedere dell'impresa; ma essa

deve estendere i lavori e mantenere nei vari tratti tutta quella attività che assicuri l'amministrazione di vedere compiuta la strada ferrata, il suo armamento ed i suoi accessorii d'ogni natura nel tempo accordato dall'art. 64 pel totale adempimento degli obblighi dell'impresa.

CAPO II.

Tracciato, pendenze, collocamento delle stazioni e case cantoniere.

Art. 9. — La strada ferrata, correndo col suo generale sviluppo il litorale ligure occidentale ed orientale, dovrà, per quanto le condizioni del sito lo consentono, toccare od avvicinarsi alle seguenti città e borgate: Ventimiglia, San Remo, Oneglia, Porto Maurizio, Albenga, Loano, Savona, Varazze, Arenzano, Voltri (dove si congiungerà colla esistente strada ferrata), Genova, Nervi, Recco, Camogli, Santa Margherita, Rapallo, Chiavari, Sestri di levante, Levanto, Spezia, Sarzana e Massa.

Essa dovrà inoltre avvicinarsi, per quanto pure lo consentono le difficoltà del terreno, agli altri più importanti e più industriali centri di popolazione, ed offrire un facile accesso tanto ai porti principali delle due riviere, quanto alle strade ordinarie che, scendendo dalle convalli degli Appennini, sboccano sull'una o sull'altra delle due riviere medesime.

Art. 10. — Per ciò che riguarda ai tratti della strada ferrata che corrono lungo la spiaggia, l'impresa dovrà sottostare a quelle condizioni che le saranno imposte per rispetto alla navigazione ed all'esercizio delle arti marittime.

Art. 11. — Nei tratti di ferrovia che si accosteranno o dovranno attraversare le fortificazioni di Genova o quelle di altri luoghi fortificati lungo il litorale, l'impresa dovrà pure assoggettarsi alle condizioni che saranno prescritte dal Mini-

stero della Guerra pei riguardi dovuti alla difesa delle piazze e forti ed altri rispetti del servizio militare.

ART. 12. — Qualunque sia il tracciato che l'impresa intenderà seguire da Genova per Camogli a Sestri di levante, si dichiara però fin d'ora che da Camogli a Santa Margherita la strada ferrata dovrà andare direttamente in galleria sotto il monte della Ruta, anzichè girare attorno al promontorio di Portofino.

ART. 13. — Se in qualche tratta del tracciato potesse convenire all'impresa di occupare tutta o parte della strada nazionale ordinaria, il Governo potrà autorizzarla, a condizioni però che sia ristabilita la strada ordinaria medesima con una larghezza non minore di metri cinque, centimetri cinquanta, e che, qualora lo esiga la sicurezza pubblica, le due vie vengano separate da muri di un'altezza conveniente.

Se a facilitare lo stabilimento della ferrovia occorresse in alcuni tratti occupare il sentiero destinato al servizio delle guardie di finanza, il Governo potrà consentirvi; ma l'impresa dovrà preparare per le guardie stesse un bastantemente comodo e sicuro passaggio sopra le banchine al di fuori dell'armamento del binario.

ART. 14. — Le pendenze dominanti non dovranno eccedere il sei per mille lungo la linea: i tratti corrispondenti alle stazioni e necessari al servizio loro dovranno essere orizzontali.

Quando sia dimostrato che per alcuni tratti le predette condizioni di altimetrìa non si possono ottenere salvo che con troppo gravi spese, sarà per quei tratti concesso di accrescerle per le linee non oltre il dieci, e per le stazioni ed accessorii non oltre il tre per mille.

ART. 15. — Le curve nella generalità dovranno avere un raggio che non stia al disotto di metri quattrocento cinquanta.

Saranno però tollerate curve sino ad un minimo raggio di metri trecento, ovunque troppo gravi difficoltà si opponessero a sorpassare questo limite.

I tratti di strada tracciati in curva di non maggior raggio di metri quattrocento non potranno in alcun caso avere una pendenza maggiore del tre per mille.

Dove due o più tratti curvi tracciati con raggio non maggiore di quattrocento cinquanta metri si succedano l'uno all'altro, essi non potranno congiungersi immediatamente costituendo uno o più flessi contrari, ma dovranno essere separati da un tratto rettilineo di ferrovia che non abbia minore lunghezza di metri sessanta.

ART. 16. — I tracciati della linea, anche dopo approvati definitivamente dal ministero dei Lavori pubblici, potranno, nell'atto che si riportano sul terreno per passare all'esecuzione dei lavori, essere modificati, previo consenso del Ministero medesimo, purchè queste modificazioni non rechino un discostamento maggiore di trecento metri dall'una o dall'altra parte della traccia primitiva, e non introducano curve con raggio minore di quelle che prima esistevano nel tronco rispettivo.

Potranno parimente essere ammessi cambiamenti parziali nella livellazione primitiva, purchè non facciano che la pendenza ecceda i limiti entro cui erano contenute quelle del progetto primitivo, e non deteriorino la condizione dei passaggi che occorra praticare sotto la ferrovia alle acque ed alle strade ordinarie.

ART. 17. — Le stazioni saranno di diverse classi, secondo la maggiore o minore importanza de' luoghi ove vengono erette ed al servizio de' quali sono destinate.

Per l'accesso delle stazioni dovrà l'impresa munirle di piazzali esterni corrispondenti all'importanza delle medesime.

Il Governo, d'accordo coll'impresa, stabilirà il numero delle stazioni e le classi delle medesime, nonchè le semplici fermate.

Il piano della stazione che cade sul nuovo confine dello Stato nostro coll'impero francese, nella prossimità al confine medesimo, sarà determinato dopo i necessari concerti fra i due Governi.

In questa stazione dovrà essere eretto un fabbricato adatto ed unicamente destinato pel servizio doganale e per quello di polizia.

Il piano della stazione a Massa sarà stabilito e disposto in modo da poter servire alla continuazione della linea verso la Toscana.

A Voltri saranno fatte quelle mutazioni e quegli ingrandimenti dell' attuale stazione che occorrono per ben congiungere l' esistente ferrovia da Genova a Voltri con quella che prosegue verso Savona.

La stazione di Savona sarà collocata e disposta in modo ch' essa possa prestarsi convenientemente all' eventuale diramazione della strada ferrata da Savona a Torino.

ART. 18. — Le case cantoniere non potranno essere a maggiore distanza di metri milleduecento l'una dall' altra.

Il Governo si riserva inoltre la facoltà di esigerne, all' atto di fissare il loro definitivo collocamento, quel maggior numero o quell' aggiunta di caselli di guardia di cui, per la sicurezza pubblica, fosse per avventura riconosciuto il bisogno.

CAPO III.

Norme per la costruzione del corpo stradale delle opere d' arte e dei fabbricati.

ART. 19. — La strada sarà costrutta sopra un sol binario di ruotaie, coi raddoppiamenti però che saranno dal Governo riconosciuti necessari, specialmente nelle stazioni dove i binari medesimi verranno moltiplicati e sviluppati, secondo che lo esige il pronto, sicuro e completo servizio di esse, tanto pei viaggiatori, come per le merci.

ART. 20. — Dovrà l' impresa adottare, nei vari tratti della strada, il sistema della massicciata incassata tra banchine, o quello della massicciata libera, secondo le diverse circostanze di sito che renderanno più opportuno l' uno che l' altro sistema.

Nel primo caso la larghezza superiore della strada, comprese le banchine, non potrà essere minore di metri quattro.

Nel secondo caso la larghezza del corpo stradale, al livello del piano su cui viene imposta la massicciata, non potrà essere minore di metri cinque, centimetri cinquanta.

ART. 21. — Le scarpe del corpo stradale non potranno avere inclinazione minore dell'uno e mezzo nei rilevati; nelle trincee potranno limitarsi all'uno e un quarto per uno; ed anche all'uno di base per uno di altezza nei punti in cui il terreno sia riconosciuto abbastanza stabile. Dove però la natura delle terre, o la notevole altezza dei rilevati, o la profondità delle trincee richiedessero una scarpa maggiore, onde ottenere la necessaria stabilità, si dovrà procurarvela.

Le trincee potranno farsi verticali, o con poca inclinazione dalla verticale, dovunque cadano in roccia di tal natura da reggersi stabilmente in quella posizione.

ART. 22. — La larghezza del fondo delle trincee sarà tale che, oltre alla sede stradale stabilita dall'art. 20, vi sia sito da praticarvi da ciascuna parte un fossetto di dimensioni proporzionate alle acque che vi devono scolare.

In ogni caso la larghezza del fosso dal lato della montagna non dovrà mai essere minore di un metro al ciglio superiore.

ART. 23. — Sarà munita eziandio di fossi la strada fuori delle trincee dovunque la sede della massicciata si elevi meno di centimetri cinquanta sopra il terreno latistante.

ART. 24. — I ponti e viadotti dovranno essere di struttura murale o di ferro, ovvero in parte dell'uno, in parte dell'altro di questi due materiali.

ART. 25. — La luce netta dei ponti e l'altezza degli archi e delle travate al di sopra delle acque saranno determinate in modo che il fiume non possa rendersi più pericoloso ai terreni limitrofi, nè al suo stesso buon regime, di quello che era nello stato antecedente.

L'impresa dovrà perciò praticare le opere necessarie per conseguire questo scopo e per difendere la Strada Ferrata ed

assicurare il libero deflusso delle acque sotto il ponte in ogni stato del fiume.

ART. 26. — L'altezza alla chiave dei viadotti e dei cavalcavia sopra il piano della strada ordinaria non potrà essere minore di metri quattro, centimetri cinquanta.

Se la Strada Ferrata passa sotto la strada ordinaria, l'altezza alla chiave del volto, o quella al palco orizzontale sopra i regoli, non potrà essere minore di metri quattro, centimetri sessanta.

ART. 27. — La larghezza della ferrovia fra le faccie interne dei parapetti dei ponti, dei viadotti e dei cavalcavia non potrà essere minore di metri quattro, centimetri cinquanta.

ART. 28. — La larghezza dei sottovia, coi quali una strada ordinaria passa sotto la ferrata, non potrà essere minore di metri sette per le strade ora nazionali, e per le comunali e consortili di metri cinque, o di metri quattro, secondo la maggiore o minore importanza delle comunicazioni a cui servono.

ART. 29. — La larghezza delle gallerie potrà essere limitata a metri quattro, centimetri cinquanta, fra le faccie interne delle loro pareti verticali, misurata al livello dei regoli, sopprimendo le cunette laterali, purchè si provveda allo scolo delle acque nel modo che sarà stabilito all'atto dell'approvazione dei piani esecutivi.

La loro altezza dal piano superiore delle ruotaie alla chiave della volta non dovrà essere minore di metri cinque, centimetri cinquanta.

Le stesse gallerie dovranno essere robustamente rivestite in buona muratura in tutti i siti ove siavi immediato o prevedibile pericolo d'instabilità della roccia, nei fianchi e nella volta; ed anche dove questo pericolo attualmente non si manifesti, dovranno i fianchi e la volta delle gallerie esser rivestiti con sottile muratura nei punti in cui fosse riconosciuto il pericolo di decomposizione della roccia, o di incomode e pericolose filtrazioni.

Nei fianchi loro dovranno praticarsi, in proporzione della loro lunghezza, quelle nicchie che saranno giudicate necessarie per la sicurezza dei cantonieri e guardiani.

ART. 30. — Per la continuità delle comunicazioni laterali ordinarie saranno concessi passaggi a livello, i quali dovranno essere muniti di cancelli, o di semplici barriere, o di catene di ferro tese fra solidi pilastrini di pietra, ed assicurate con chiavistello, secondo l' importanza della strada a cui servono.

Per le strade nazionali la larghezza libera del varco non potrà essere minore di metri sette.

Per le strade comunali e consortili potrà variare da cinque ai quattro metri, secondo l' importanza delle comunicazioni a cui servono.

I cancelli verranno stabiliti coi migliori sistemi praticati nelle Strade Ferrate dello Stato.

Nei piani generali saranno segnati i punti in cui intendesi collocare questi passaggi a livello, ed indicato il modo di chiusura.

ART. 31. — Nei siti in cui la superficie naturale del terreno od il piano delle strade ordinarie intersecate hanno, rispetto alla Strada Ferrata, una differenza di livello più o meno grande, ma non sufficiente, perchè convenga praticare dei sottovia o dei cavalcavia, si darà accesso ai passaggi a livello mediante rampe più o meno dolci, secondo l' importanza delle strade esistenti.

Le parti rialzate od abbassate di tali strade saranno consolidate con buoni materiali, in relazione allo stato dei tronchi continuativi delle strade medesime.

ART. 32. — Ad ogni passaggio a livello, che si trovi a tale distanza dalle case cantoniere da non poterne fare da questo il servizio di sorveglianza, dovrà costruirsi un apposito casello in muratura.

ART. 33. — Nei siti in cui la differenza fra i livelli rispettivi della Strada Ferrata e di una strada ordinaria sia tale che consenta di potere con una moderata spesa procurare la

traversata con cavalcavia o sottovia, questo modo di attraversamento dovrà essere preferito.

In tal caso si dovrà conservare alle strade nazionali in questi passaggi la larghezza di metri sette, alle provinciali quella di metri sei, e quella di cinque o di quattro metri alle strade comunali, secondo la loro maggiore o minore importanza.

ART. 34. — Quando l'esecuzione dei lavori della Strada Ferrata esigesse la interruzione di qualunque preesistente comunicazione, ciò non potrà farsi senza avere prima provveduto con passaggi provvisori, riconosciuti sufficienti per comodo e sicurezza dagl' ingegneri del Governo incaricati della direzione dei lavori.

Le comunicazioni permanenti dovranno essere ristabilite al più presto possibile e collaudate dagl' ingegneri suddetti prima di essere aperte all' uso a cui sono destinate.

ART. 35. — Sarà parimente obbligata l'impresa a conservare fra i centri degli abitati che si trovino lungo il litorale quelle comunicazioni colla spiaggia che fossero state intercettate dalla ferrovia e di cui i detti centri abbisognassero per mantenere le loro relazioni colla spiaggia medesima.

ART. 36. — L'impresa è obbligata di ristabilire ed assicurare a proprie spese lo scolo ed il libero corso delle acque, i cui condotti, o naturali od artificiali, fossero interrotti o modificati dalle opere della ferrovia, a meno che gl' interessati non vi rinunciassero, il che dovrà essere fatto constare regolarmente dall' impresa.

Se anche dopo l' approvazione del progetto e durante l'esecuzione dei lavori sino al collaudo dell' opera sorgessero reclami contro l' imperfezione di questi scoli o corsi d' acqua ristabiliti, o per l' omissione che fosse stata fatta di alcuni di essi, l' impresa dovrà sempre essere responsabile del danno recato, e dovrà provvedere a proprie spese per farlo cessare, purchè sia dimostrato che il difetto proceda da innovazioni portate o avvenute nei corsi d' acqua in dipendenza della costruzione della strada.

Se all' epoca dei collaudi sussistessero liti pel motivo di cui qui si tratta, l' impresa ne sarà responsabile sino a decisione della lite medesima.

ART. 37. — Si stabiliranno lungo la linea ed alla distanza meglio appropriata alle diverse località, con norme che assicurino che quando verrà tempo di aprire la strada all'uso pubblico se ne potrà avere un buon esercizio, le stazioni pel servizio dei viaggiatori e delle merci, ed alla conservazione e deposito del materiale mobile.

Il Governo, sentita l' impresa, determinerà la situazione, l' ampiezza ed il tracciamento di queste stazioni, i cui fabbricati dovranno, secondo la maggiore o minore importanza delle località, essere disposte in modo a provvedere abbondantemente al servizio dei viaggiatori e delle merci.

L' area delle stazioni sarà anche proporzionata alla loro importanza, e dovranno farsi tutti i lavori coi meccanismi necessari, come piatteforme e simili, onde assicurarsi che quando si eserciterà la strada il servizio ne possa essere semplice, sicuro ed economico.

ART. 38. — Per tutte le opere principali d' arte, pei ponti sui fiumi e torrenti, ed in generale per tutti i ponti la cui luce arrivi o superi i metri sei, pei viadotti, cavalcavia e sottovia, per i passaggi a livello delle strade ora nazionali, e per tutte le stazioni e fermate indistintamente, coi fabbricati loro attinenti, dovranno essere presentati i piani dei particolari di esecuzione all' approvazione del Governo, prima della quale l' impresa non potrà metter mano ai relativi lavori ; ma nel progetto di esecuzione dell' andamento planimetrico e altimetrico della strada basterà che sia indicata la posizione delle opere stesse ed indicati i sistemi di costruzione che l' impresa si propone di adottare.

ART. 39. — Per le opere di minore importanza, come ponticelli, sifoni, passaggi a livello per le strade minori, case cantoniere ed altre simili, basterà che siano presentati i moduli a norma dei quali se ne regolerà la costruzione secondo la maggiore o minore loro grandezza.

ART. 40. — Tutti i lavori ed opere d' arte della strada ferrata, sia che appartengano al corpo stradale, sia ai fabbricati ed edifizi ad esso attinenti, dovranno essere eseguiti secondo i buoni sistemi e precetti dell' arte, con una solidità proporzionata all' uso cui sono destinati, e con materiali di buona qualità scelti fra i migliori che sogliono impiegarsi nelle opere pubbliche delle località attraversate dalla linea o delle vicine.

A più circostanziata spiegazione delle generali disposizioni contenute nel presente articolo sarà compilato d' accordo coll' impresa un corpo d' istruzioni o condizioni speciali esecutive che saranno obbligatorie per le parti contraenti.

Nei casi di contestazione, le prescrizioni della presente convenzione dovranno sempre prevalere su quelle del corpo d' istruzioni o condizioni speciali.

ART. 41. — L' Amministrazione superiore prenderà la direzione dei lavori, come negli ordinari appalti, a carico dello Stato, e la eserciterà col mezzo dei suoi ingegneri e subalterni per riconoscerne l' andamento ed esigerne la perfetta esecuzione, a termini dei decreti ministeriali di approvazione dei relativi progetti e delle buone regole dell' arte, senza però che sia tolto all' impresa di procedere nella distribuzione e nella condotta dei lavori medesimi, per quanto non sia contrario alle prescrizioni di questa convenzione, in quel modo che le suggerirà la sua industria, purchè questo modo sia tale da assicurare il preciso adempimento degli obblighi suoi, sia conforme ai precetti dell' arte, e garantisca la stabilità e la durata delle opere.

Per questa sorveglianza e direzione si seguiranno le norme vigenti per tutti gli appalti di opere pubbliche che si fanno costruire per conto dello Stato.

Se gl' ingegneri governativi che hanno la direzione dei lavori riconosceranno che questi lavori non si eseguiscono con buoni materiali, giusta le buone regole dell' arte ed in conformità degli approvati progetti e dei decreti ministeriali, l' impresa dovrà provvedervi secondo le ingiunzioni che le verranno

fatte dagl' ingegneri medesimi, i quali potranno far sospendere i lavori se l' impresa non si presti alle prescritte riforme.

Qualora sorgessero quistioni all' accennato riguardo, queste saranno decise a termini degli articoli 75, 76, 77 e 78, e se, malgrado il giudizio contrario all' impresa, questa persistesse, l'Amministrazione superiore potrà far procedere di ufficio ai lavori a maggiori spese della impresa medesima.

Art. 42. — La ferrovia sarà chiusa e separata dalle proprietà limitrofe con siepi, con muri di cinta o con barriere, ovunque la chiusura, a giudizio degl' ingegneri direttori, riescirà utile e praticabile.

Art. 43. — Nei siti nei quali la ferrovia scorre sulla pendice in prossimità di precipizi dalla parte del mare, e quando non si possa disporre il profilo longitudinale in modo che essa vi scorra incassata, dovrà dalla detta parte essere munita di parapetti.

Art. 44. — Dove la strada corre lungo il mare dovrà dal lato di questo essere difesa con muri elevati quanto occorra per ripararla dai marosi.

Art. 45. — Dove i muri di difesa contro il mare sono più soggetti all' azione delle onde, e specialmente nella parte in cui si abbiano a costrurre con muratura di getto, dovrannosi proteggere al piede con una scogliera di grossi massi.

Art. 46. — Date negli antecedenti articoli di questo capo le norme generali per la costruzione della ferrovia, l' impresa potrà avere dallo studio del progetto del tronco di strada ferrata da Voltri a Savona, fatto eseguire dall' Amministrazione governativa, e che le sarà consegnato, come all' art. 5, una sempre più compiuta nozione del modo con cui l' Amministrazione suddetta intende dover essere applicate queste norme, delle massime con cui ella vuole formati i piani di dettaglio, dei quali all' articolo 2, e delle regole d' arte, secondo le quali dovranno essere eseguite le opere.

CAPO IV.

Massicciata, armamento, materiale fuso.

Art. 47. — Fermo quanto è stabilito all' art. 20 circa al sistema ed al profilo della massicciata, si dichiara qui che essa dovrà avere un' altezza non minore di centimetri cinquanta, e sarà composta di ghiaia naturale, o di pietrisco e sabbia, delle migliori qualità che di questi materiali possano trovarsi a conveniente distanza.

La larghezza uniforme della massicciata incassata fra banchine non dovrà essere minore di metri 3,40, e pella massicciata libera eguale dovrà pure essere la larghezza al piano delle ruotaie, e di metri 4,60 alla sua base.

Art. 48. — L' armamento della strada ferrata sarà fatto sopra traversine della lunghezza non minore di metri 2,60, ed ogni regolo di metri 5,40 di lunghezza avrà ad essere sostenuto da un numero di traversine non minore di sei regolarmente spaziate.

Esse potranno avere la forma prismatica, parallelopipeda, o semicilindrica.

La larghezza della base, colla quale poseranno sul terreno, non sarà minore di 25 centimetri, nè minore di centimetri dodici e mezzo la loro spessezza da detta base al piano su cui poseranno i cuscinetti.

Art. 49. — Le traversine saranno tutte di legname sano e di rovere (*quercus robur*) o di larice rosso (*pinus larix*). Quando per altro l' impresa si determini di farle preparare secondo un sistema di preservazione riconosciuto uno dei migliori, potrà essa anche impiegare legname di essenza dolce.

Art. 50. — I regoli di ferro battuto e di buona qualità avranno il peso di 33 chilogrammi per metro corrente: una deficienza però che non superi il tre per cento sarà tollerata.

Le spranghe di questi regoli avranno la lunghezza di metri cinque e centimetri quaranta.

Sarà però concesso d'impiegare quella quantità di spranghe di minore lunghezza che sarà richiesta pei tratti della strada che saranno tracciati in curve di breve raggio.

ART. 51. — I cuscinetti in ghisa avranno il peso di chilogrammi dieci, e saranno di buona ghisa e di ben riescita fusione.

ART. 52. — Le estremità di due successive spranghe del binario dovranno essere congiunte con lamine di ferro inchiavardate (*à éclisses*), adottando per questo lavoro il sistema che all'epoca di sua applicazione sarà stato riconosciuto il migliore.

ART. 53. — Per l'armamento dei raddoppiamenti dei binari nelle stazioni, od altri, saranno osservate le stesse norme.

ART. 54. — Gli sviatoi pei passaggi dall'uno all'altro binario dovranno essere stabiliti secondo i migliori sistemi adottati per le linee dello Stato.

ART. 55. — La distanza tra le faccie interne dei regoli in ferro, ossia la larghezza normale del binario, e la distanza tra i due binari nei raddoppiamenti saranno identiche a quelle delle ferrovie dello Stato.

ART. 56. — Le stazioni saranno provvedute oltre dei binari doppi sviluppati quanto è richiesto dal pronto e sicuro servizio, coi necessari sviatoi, anche delle piatteforme, stadere a ponte, pozzi, serbatoi e trombe per l'acqua, colonne idrauliche, grue fisse e mobili, segnali a disco, mobili ed arredi degli uffizi, delle sale di aspetto e dei magazzini, attrezzi ed utensili necessari pel servizio di vigilanza e di manutenzione della linea, e di quant'altro possa occorrere per il buon servizio delle stazioni medesime.

Tutto questo materiale sarà di buona qualità e costrutto secondo i migliori modelli.

Le latrine d'uso pubblico saranno decenti ed opportunamente collocate.

CAPO V.

Favori speciali concessi all' impresa.

Art. 57. — La linea di strada ferrata che forma soggetto di questa convenzione è dichiarata opera di pubblica utilità, e quindi le sono applicate le disposizioni delle regie patenti 6 aprile 1839 risguardanti le espropriazioni ed i compensi che l' impresa dovrà dare ai proprietari espropriandi, come altresì le formalità necessarie pella liberazione dei terreni dai pesi e dalle ipoteche.

È pure autorizzata colle norme delle stesse patenti l'estrazione delle terre d' imprestito, della ghiaia, della sabbia, delle pietre da costruzione e da calce, dell' argilla per fabbricare laterizi necessari alla costruzione della strada ferrata, l' occupazione temporaria dei terreni occorrenti per le strade di servizio provvisorio e pei fossi necessari a dare provvisorio sfogo alle acque, o per altri servizi relativi alla costruzione di questa strada ferrata sino al suo compimento, non meno che quelle occupazioni stabili accessorie che si rendessero necessarie per ristabilire comunicazioni soppresse o modificate, o per variazioni di corsi d' acqua richiesti dalla costruzione della strada.

Art. 58. — Si dichiara però che nel caso in cui si riconoscesse anche solo all' atto pratico non potersi ammettere l' occupazione della spiaggia che fosse stata divisata per qualche tratto della ferrovia, pel motivo che ivi importasse troppo di conservare libero l' esercizio delle arti marittime, l' impresa sarà in obbligo di portare la strada più in dentro, e staranno a suo carico tutte le maggiori spese, e perciò anche quelle prima imprevedute per occupazioni o danni di fondi o di fabbricati.

Art. 59. — Se in qualche tronco della linea l' estensione delle proprietà cinte sia tale che renda necessaria l' estrazione di materiale dalle proprietà stesse, il Governo, in seguito a

domanda dell' impresa in cui sieno descritti i terreni chiusi, ed indicati i materiali che si vorrebbero estrarre, e sentite le autorità locali ed il Consiglio di Stato, potrà promuovere l'emanazione d'un decreto reale per autorizzare la detta estrazione, previo un giusto compenso dei materiali estratti di qualunque natura essi sieno, da stabilirsi per amichevole componimento o nelle vie legali, con obbligo all'impresa del rifacimento d'ogni danno recato e della restituzione in pristino della cinta che avesse dovuto essere manomessa.

Art. 60. — Per tutti i contratti ed atti che l' impresa stipulerà relativamente ed esclusivamente alla costruzione che si assume, e secondo i patti, saranno accordate all' impresa medesima, per rispetto ai diritti d' insinuazione, le stesse facilitazioni che già vennero accordate alle compagnie concessionarie di strade ferrate negli Stati di S. M. le più favorite.

Art. 61. — È accordata all' impresa la libera importazione esente da ogni dazio d' entrata di tutti i ferri e macchinismi esclusivamente destinati ed assolutamente necessari alla costruzione della strada ferrata.

Dovrà l' impresa assoggettarsi a tutte le cautele che a tale riguardo venissero prescritte dal Ministero delle Finanze.

Art. 62. — I trasporti dei detti materiali e macchinismi, che l' impresa volesse eseguire sulle strade ferrate dello Stato, godranno pure di una tariffa di favore, cioè della diminuzione del quaranta per cento sulle tariffe delle classi cui appartengono.

Art. 63. — Il Governo concede gratuitamente all' impresa i terreni arenili infruttiferi lungo la spiaggia del mare che potranno essere occupati dalla sede della strada ferrata e sue attinenze e dipendenze, salvo i riguardi alla navigazione ed alle arti marittime a tenore dell' art. 10 di questa convenzione, e sempre quando i terreni medesimi non siano ceduti o dati in affitto ai terzi.

Per gli arenili demaniali che sono stati ceduti o dati in affitto ai terzi, l' impresa dovrà tenere indenne il Governo, e compensare i concessionari e locatari a termini di legge.

CAPO VI.

Tempo concesso all' impresa per la ultimazione dei lavori, manutenzione e collaudo.

ART. 64. — L' intiera linea di strada ferrata contemplata nella presente convenzione dovrà esser perfettamente ultimata in tutto ciò che è prescritto nell' art. 1 sommariamente e ne' suoi particolari negli articoli seguenti dei primi quattro capi entro il termine di anni sei dalla data della promulgazione della legge d' approvazione della convenzione medesima, ferme sempre le condizioni per l' ultimazione dei tronchi speciali di cui è fatta menzione all' articolo 8.

L' impresa, non portando a compimento nei termini sovrastabiliti i vari tronchi, sottostarà ad una deduzione sul prezzo di ciascun chilometro del tronco in ritardo, la quale sarà proporzionale alla durata del ritardo, e si valuterà sulla base del 5 per cento all' anno.

Portandosi invece la linea totale a compimento prima del termine stabilito nel presente articolo, sarà dato all' impresa un premio in ragione del tempo risparmiato e del 5 per cento all' anno sull' intiero prezzo della linea.

ART. 65. — Dopo il compimento di ciascuno dei tronchi menzionati all' art. 8 della presente convenzione, il Ministro ne farà eseguire un generale collaudo in contradittorio dell' impresa per mezzo d' un ufficiale del genio civile o di una Commissione tecnico-amministrativa nominata dal Ministero medesimo.

Un cosiffatto collaudo si riferirà alle opere tutte costituenti il corpo stradale, all' armamento della via, alle case di guardia, alle stazioni e loro edifizi accessorii, al materiale d' armamento, ed avrà per iscopo di assicurarsi che siano state adempiute le prescrizioni di questa convenzione e quelle contenute

negli atti d'approvazione dei progetti, e che nell'esercizio sia guarentita la sicurezza pubblica, ed il servizio possa riescire regolare, compiuto e permanente.

Art. 66. — L'impresa è obbligata a mantenere pel corso di un anno dopo l'ultimazione completa ed il collaudo di ciascuno dei tronchi della ferrovia del litorale tutte le opere componenti i tronchi medesimi e loro accessorii in perfetto stato, e la medesima dovrà per il periodo suddetto riparare ai guasti che fossero, evidentemente, o nei casi controversi, per giudicio di periti, conseguenza di difetti o d'insufficienza di dimensioni nella prima costruzione.

Non saranno però a carico della stessa i ripari ai danni che avvenissero alla strada ferrata per fatto dell'anticipato esercizio, nè essa dovrà essere assoggettata ad alcuna spesa di manutenzione dipendentemente dall'esercizio medesimo.

Art. 67. — Se all'epoca del collaudo si troveranno mancanze o difetti contro le prescrizioni della presente convenzione o di quelle contenute negli atti di approvazione dei rispettivi progetti, l'impresa dovrà tosto porvi riparo, e quando la stessa non si prestasse a ciò, vi provvederà il Ministero a spese ed a rischio dell'impresa medesima, valendosi de' fondi provenienti dai ventesimi della ritenuta prescritta dall'art. 73.

CAPO VII.

Correspettivo dell'impresa e modo di pagamento.

Art. 68. — La costruzione della strada ferrata del litorale dall'attuale confine francese sino alla città di Massa s'intende appaltata *à forfait*, cioè a tutto rischio e pericolo dell'impresa, mediante il prezzo di lire trecento novantaquattro mila per ogni chilometro, e così per ducento settantacinque chilometri in complesso di lire cent'otto milioni trecento cinquanta mila.

Se però la lunghezza chilometrica totale della linea ferro-

viaria, di cui nella presente convenzione venisse a risultare ad opera ultimata minore di duecento settantacinque chilometri, misurati dai due estremi della linea, verrà dedotta altrettanta somma dall'importare chilometrico, come sopra stabilito, quanto sarà la minore estensione suddetta.

Se invece questa lunghezza chilometrica venisse a risultare, ad opera ultimata, maggiore di 275 chilometri misurati dai due estremi della linea, l'eccedenza alla lunghezza dei 275 chilometri non verrà pagata all'impresa.

L'impresa non potrà in nessun caso elevare pretese a maggiori compensi di quelli stipulati nel precedente articolo, nè per circostanze imprevedute, nè per sinistri manifestatisi durante la costruzione o nel corso dell'anno della manutenzione.

Pel solo tratto della traversata di Genova, nel caso in cui dall'esecuzione dei progetti approvati per la detta tratta risultasse per le relative opere un costo maggiore di cinque milioni di lire, il Governo ne compenserà la differenza.

A questo fine all'epoca della presentazione del progetto del detto tronco verrà pure prodotta la perizia delle opere relative, compilata dall'impresa d'accordo cogli ingegneri del Governo, la quale servirà a determinare il costo e stabilire nel caso il di più che dovrà essere pagato dal Governo medesimo.

ART. 69. — Il Governo pagherà l'importare dei lavori in numerario o con cartelle del debito pubblico, assimilate alla emissione del 1849, fruttante l'interesse del cinque per cento al valore che avranno sulla piazza di Torino nel giorno in cui, a termini degli articoli che seguono, ne verrà fatta la consegna all'impresa.

ART. 70. — Di mano in mano che l'impresa avrà incontrato tante spese pel valsente di un milione di lire, o per terreni acquistati, o per lavori eseguiti, o per materiali provvisti ed accettati sul luogo dei lavori, essa avrà diritto a pagamenti in abbuonconto per altrettanta somma, salvo la ritenuta di cui nel capo seguente.

Per regolare questi abbuonconti verrà redatta un'apposita tabella dei prezzi di unità per le singole opere o provviste, e sulle norme di questa ed in base alle necessarie verifiche e misurazioni la direzione dei lavori emetterà, a favore dell'impresa, appositi certificati di credito, i quali serviranno all'Amministrazione superiore pel rilascio dell'equivalente in numerario od in cartelle del debito pubblico come sopra.

CAPO VIII.

Garanzia dell'impresa verso il Governo, perdita eventuale della cauzione, e modo di restituzione.

ART. 71. — A guarentigia dell'esatto adempimento degli obblighi assunti colla presente convenzione, l'impresa si obbliga di comprovare all'atto della sottoscrizione della convenzione medesima d'avere versato nella cassa de' depositi e prestiti la somma di un milione di lire in effetti pubblici dello Stato, cioè od in buoni del tesoro od in cedole del debito pubblico, al cinque per cento, che saranno ricevute al valor nominale, od in cedole del tre per cento valutate al corso di emissione.

Un altro milione di lire in altrettanti effetti pubblici verrà dall'impresa depositato nella cassa predetta entro quattro giorni dalla data della presente convenzione. L'impresa medesima si obbliga pure di depositare nella predetta cassa altri due milioni di lire in effetti pubblici identici ai sovraccennati, quindici giorni dopo a quello in cui sarà promulgata la legge di approvazione di questa convenzione.

ART. 72. — Pel caso in cui entro l'epoca fissata dal secondo alinea dell'articolo precedente, l'impresa non depositasse il secondo milione della cauzione, essa andrà soggetta alla perdita del deposito del primo milione già versato; quando, all'epoca fissata al terzo alinea del suddetto articolo, l'impresa non com-

pletasse la cauzione dei quattro milioni di lire, la stessa perderà tutto il deposito già eseguito, e questa stessa convenzione sarà considerata come nulla e non avvenuta senza alcun preventivo diffidamento nè costituzione in mora.

Il detto primo deposito di due milioni sarà restituito all'impresa allora che la presente convenzione non ottenga la sua approvazione per legge.

ART. 73. — In ogni pagamento da farsi all' impresa in abbuonconto, il Governo riterrà il cinque per cento sulle somme di cui l' impresa stessa risulterà creditrice.

Qualora i pagamenti siano fatti in numerario, sarà facoltativo all' impresa di depositare nelle casse dello Stato dei titoli del debito pubblico corrispondenti alle ritenute suddette, calcolati al valore di piazza, rimanendo a suo beneficio i relativi tagliandi. Se i pagamenti saranno fatti con cedole del debito pubblico, i tagliandi della parte di cedole corrispondenti alle ritenute andranno a favore dell' impresa.

L' ammontare di queste ritenute verrà restituito all' impresa per tre quinti dopo che sarà stato approvato dal Governo il collaudo finale di tutte le opere costituenti la strada ferrata, e gli altri due quinti non verranno pagati se non dopo la scadenza dell' anno di manutenzione, prelevate ben inteso dalle suddette ritenute e da quelle altre somme che non si fossero pagate pei motivi accennati all' art. 67, le spese che fossero state fatte dal Governo, o per opere eseguite d' ufficio, o per qualsivoglia altro motivo dipendente dalla inosservanza dei patti stipulati.

Scaduto il detto anno della manutenzione, e dopo che sia stato riconosciuto trovarsi la strada in buono stato in ogni sua parte, verrà pagato all' impresa ogni residuo che ancor le spettasse sul totale ammontare dell' appalto, quando non vi si opponga il disposto dagli articoli di legge menzionati all' articolo 79 della presente convenzione.

ART. 74. — La metà della cauzione di quattro milioni verrà restituita all' impresa quando l' ammontare dei certificati pei

pagamenti in abbuonconto ascenderà ad una somma eguale ai due terzi del totale prezzo di quest' appalto.

Gli altri due milioni non verranno restituiti all' impresa che all' epoca in cui, come all' articolo precedente, le verrà pagato l' ultimo residuo del prezzo d' appalto, e questi pure serviranno, nel caso, allo scopo stesso delle ritenute fatte sui pagamenti eseguiti.

CAPO IX.

Disposizioni generali e transitorie.

ART. 75. — Insorgendo qualche difficoltà nell' esecuzione della presente convenzione, l' impresa dovrà rivolgersi dapprima al Ministero dei Lavori pubblici, cui spetterà di deliberare in proposito.

In caso di discrepanza tra il Ministero e l' impresa si ricorrerà al giudizio di arbitri, giusta il disposto dell' articolo 309 della legge del 20 novembre 1859, numero 3754, e su questo punto resta formalmente derogato ad ogni contraria disposizione di legge.

ART. 76. — Quando avvenga il caso di ricorrere all' arbitramento di cui sopra, la parte che lo avrà domandato notificherà all' altra la scelta del proprio arbitro, invitandola a nominare il suo. Qualora questa non aderisca all' invito entro dieci giorni, il secondo arbitro sarà nominato a semplice istanza dell' altra parte dal tribunale di commercio del luogo.

ART. 77. — In caso di discrepanza fra i due arbitri, le questioni saranno risolte da un terzo arbitro delegato dal tribunale di commercio della capitale dello Stato, sulla semplice istanza di una delle parti.

ART. 78. — Le due parti devono attenersi alla unanime risoluzione dei due arbitri, ovvero, in caso di discrepanza, alla

sentenza del terzo arbitro, a condizione, ben s' intende, che il risultato di questa sentenza resti compreso fra i limiti prefissi dalle proposte dei due primi arbitri.

ART. 79. — Sono applicabili all' impresa di che trattasi le disposizioni contenute negli articoli 282 (primo e secondo alinea), 300, 301, 305, 307, 311, 312, 313, 314, 315, 317, 319, 320 e 321 del titolo VI della legge sull' ordinamento del servizio delle opere pubbliche in data 20 novembre 1859.

ART. 80. — Resta convenuto che l' impresa si assume l' obbligo di costruire, nel termine di diciotto mesi dalla data dell' approvazione della presente convenzione, colle norme medesime tracciate più sopra per la linea principale, una ferrovia di diramazione da Avenza a Carrara, con conveniente stazione presso quest' ultima città, secondo il progetto che le verrà esibito dal Governo, ed al prezzo che verrà pure dal Governo medesimo stabilito, dietro perizie fatte eseguire da' suoi ingegneri, e ciò in modo assoluto e senza che l' impresa medesima possa aver diritto a reclamare alcun giudizio arbitramentale sul progetto e sulla stima di cui sovra.

Il Governo, entro tre mesi dalla data dell' approvazione di questa convenzione, farà conoscere all' impresa il progetto tecnico della suaccennata diramazione che esso avrà adottato, non che il prezzo della costruzione della diramazione medesima.

ART. 81. — Sarà in facoltà del Governo di rescindere la presente convenzione e di ritenerla come nulla e non avvenuta ogni qual volta, entro un mese dalla data dell' approvazione di questo contratto, si presentasse un altro appaltatore il quale, mantenute ferme tutte le altre condizioni di questa convenzione, offrisse un ribasso non minore del cinque per cento sull' uno o sull' altro dei prezzi convenuti.

ART. 82. — La presente convenzione, firmata dalle parti in doppio originale, non sarà obbligatoria pel Governo, salvo le riserve di cui sovra, se non dopo la sua approvazione per legge.

ARTICOLO ADDIZIONALE.

Per tutti gli effetti di cui nella presente convenzione, l'impresa elegge il suo domicilio legale appo la ditta Tacchis, Levi e Comp.[a] in Torino.

Fatto per doppio originale:

Torino, addì quattro ottobre mille ottocento sessanta.

Firmati all'originale:

Il Ministro dei Lavori Pubblici
STEFANO JACINI.

VINCENZO STEFANO BREDA. — ISRAELE GUASTALLA.
LEONARDO SACERDOTE. — PREUD'HOMME.

Administrateur Directeur Général de la Compagnie centrale
G. DELINGE aîné.

Membre du Conseil d'administration de la Compagnie centrale
PIETRO BONACCINI.

Per copia conforme all'originale
P. MARSI *Segretario.*

I sottoscritti tanto in nome proprio che a nome degli altri loro soci firmati alla convenzione delli 4 ottobre 1860 relativa alla costruzione della ferrovia del litorale, come da autorizzazione avutane per le lettere cinque e tredici ottobre mille ottocento sessanta, depositate al Ministero dei Lavori pubblici, dichiarano di accettare le modificazioni proposte alla suddetta convenzione dalla Commissione della Camera dei Deputati, sì

e come risultano dal presente esemplare a stampa della convenzione medesima.

Torino, addì sedici ottobre mille ottocento sessanta.

Firmati: ISRAELE GUASTALLA.
VINCENZO STEFANO BREDA. — G. DELINGE aîné.

V.° il Ministro dei Lavori Pubblici
S. JACINI.

Per copia conforme all' originale
P. MARSI *Segretario.*

R. Decreto del 19 Dicembre 1860 approvante la Convenzione d' Appalto dal CONFINE FRANCESE *a* MASSA.

Decreto per l' appalto della costruzione della Ferrovia del Litorale.

EUGENIO, PRINCIPE DI SAVOIA-CARIGNANO,
LUOGOTENENTE GENERALE DI S. M.

In virtù dell' autorità a Noi delegata;
Visto l' art. 2 della legge 27 ottobre 1860, N. 4378;
Sulla proposizione del Ministro Segretario di Stato pei Lavori pubblici;
Sentito il Consiglio de' Ministri;
Abbiamo decretato e decretiamo quanto segue:

ARTICOLO UNICO.

È approvata la convenzione pel definitivo appalto della costruzione della ferrovia del litorale Ligure, dall' attuale confine colla Francia alla città di Massa, stipulata addì 17 di-

cembre 1860, alle condizioni stabilite nella convenzione annessa alla succitata legge 27 ottobre 1860, tra il Ministro dei Lavori pubblici, la Cassa del Commercio e dell'Industria e Credito mobiliare di Torino, il signor marchese Raffaele De Ferrari Duca di Galliera, la Cassa Generale di Genova, il signor Ingegnere Angelo Frascara di Alessandria, la Ragione di Banca fratelli Ceriana di Torino, il signor Antonio Rossi di Genova, il signor Giuseppe Pignone di Genova, il signor Giulio Bellinzaghi di Milano e la Ragione di Banca Cavajani, Oneto e Compagnia di Milano.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del Sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta degli atti del Governo, e mandiamo a chiunque spetti di osservarlo e farlo osservare.

Dato a Torino, addì 19 dicembre 1860.

EUGENIO DI SAVOIA.

Registrato alla Corte dei Conti
addì 20 dicembre 1860
Reg. 16. Atti del Governo a c. 130.
WEHRLIN.

(*Luogo del Sigillo*)
V. Il Guardasigilli
F. S. VEGEZZI.

S. JACINI.

Convenzione del 18 Luglio 1862 per la cessione allo Stato GENOVA-VOLTRI.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI.

I signori Ministri dei Lavori pubblici e delle Finanze del Regno d'Italia, per conto e nell'interesse dello Stato, ed il

sig. Ing. cav. Cesare Parodi Direttore e rappresentante della Società Anonima della Strada Ferrata da Genova a Voltri, specialmente autorizzato dalla deliberazione del Consiglio d'Amministrazione di detta Società, in data dell'8 maggio del corrente anno, convengono quanto segue:

Art. 1. — La Società Anonima concessionaria della Ferrovia da Genova a Voltri cede allo Stato la piena ed assoluta proprietà della Strada con tutte le ragioni, diritti ed oneri dipendenti dal Capitolato di concessione, approvato con Legge 29 gennaio 1853 e così:

Il Corpo stradale con ogni annesso e connesso ed ogni altro terreno appartenente alla Società, le opere d'arte, i fabbricati per le Stazioni, le Case Cantoniere, il materiale fisso, il materiale mobile, i mobili delle Stazioni e degli Uffizi, gli attrezzi di manutenzione, gli utensili, la linea telegrafica e le macchine in opera di trasmissione, ed in generale tutto ciò che è di spettanza della Società, la quale intende cedere la Strada nello stato in cui ora si trova e tale e quale essa è ora tenuta e posseduta dallo Stato per effetto della Convenzione 31 Gennaio 1856 e dell'Atto di transazione 10 Luglio 1859.

Art. 2. — Siccome lo Stato ha già l'esercizio della Strada per effetto della Convenzione 31 Gennaio 1856, così non occorrendo procedere a nuova consegna della medesima, lo Stato s'intenderà messo al possesso della Strada per il solo effetto della Legge che approverà la presente Convenzione.

Art. 3. — In conseguenza della presente cessione restano e s'intendono annullate e risolute le sopraindicate convenzioni 31 Gennaio 1856 e 10 Luglio 1859, le quali cesseranno di avere per l'avvenire qualsiasi effetto.

Art. 4. — La Società rimane tenuta di proprio al soddisfacimento ed alla estinzione di tutte le passività da essa incontrate nella costruzione della Strada che al momento in cui prenderà vigore la presente Convenzione risultassero non ancora interamente estinte.

ART. 5. — In correspettivo di tale cessione il Governo

a) Si assume il debito delle duemila trecento quarantasei obbligazioni rimanenti delle duemila quattrocento diciotto emesse dalla Società in forza del Reale Decreto 18 Febbraio 1856, come pure delle tremila centosedici obbligazioni residuate sulle tremila duecento emesse in forza d'altro R. Decreto del 19 Gennaio 1857;

b) Il Governo pagherà alla Società la somma di lire duecento cinquanta mila in danari contanti;

c) Consegnerà tante Cedole del debito pubblico assimilate all'ultimo imprestito italiano fruttante il cinque per cento quante corrispondono alla rendita di lire ventidue e centesimi cinquanta per ciascuna delle seimila ottocento sessantanove azioni rimanenti delle seimila ottocento novanta emesse dalla Società, e così in totale per lire centocinquantaquattromila cinquecento cinquantadue e centesimi cinquanta di rendita.

ART. 6. — Il servizio degl'interessi e della estinzione delle suddette obbligazioni a partire dal primo Gennaio mille ottocento sessantatre sarà continuato dal Governo sì e come venne finora praticato dalla Società in forza dei sopra citati Decreti 18 Febbraio 1856 e 19 Gennaio 1857.

Tali obblighi pertanto saranno a peso della Società fino al giorno trentuno Dicembre del corrente anno.

ART. 7. — La Società cesserà di esigere la quota dei prodotti che le spetta ai termini dell'Art. 5 (lettera *f*) della Convenzione 31 Gennaio 1856 a datare dal primo Gennaio mille ottocento sessantatre, in cui tali prodotti comincieranno ad essere devoluti per intiero allo Stato.

ART. 8. — La somma di lire duecento cinquantamila verrà pagata dal Governo alla Società entro un mese a partire dalla legge che avrà sanzionata la presente Convenzione.

ART. 9. — La rendita di lire centocinquantaquattromila cinquecento cinquantadue e centesimi cinquanta, di cui sopra, verrà consegnata dal Governo in varie riprese a seconda che ne sarà fatta richiesta dalla Amministrazione della Società.

La consegna di questa rendita comincierà ad esser fatta entro il trimestre dalla data della Legge d'approvazione di questa Convenzione a quella precisa epoca che sarà fatta di pubblica ragione dal Governo, e di mano in mano che dalla stessa Amministrazione della Società sarà rimessa ai Delegati delle Finanze un corrispondente numero di Azioni in ragione di lire ventidue e centesimi cinquanta di rendita per ciascuna azione fino alla completa estinzione delle seimila ottocento sessantanove azioni.

Questa rendita avrà la decorrenza dal primo Gennaio mille ottocento sessantatre.

ART. 10. — Oltre ai disegni ed ai piani della Ferrovia, dei fabbricati e dipendenze e degli altri documenti già consegnati dalla Società all'epoca della collaudazione e della consegna della Ferrovia stessa e dell'atto di transazione 10 Luglio 1859, la Società consegnerà all'Amministrazione Governativa tutti gli altri Documenti e registri della gestione sociale, che per il fatto della presente cessione spettano allo Stato il quale diventa proprietario della Strada.

La consegna di tali documenti sarà fatta dietro appositi elenchi in quell'ordine ed in quel modo che l'Amministrazione Governativa vorrà stabilire.

ART. 11. — Qualunque altra questione tra la Società e lo Stato per qualsiasi titolo a causa anche dipendente dall'esercizio della Ferrovia fatto dallo Stato fino al presente giorno e dalle Convenzioni sopracitate s'intende transatta e compensata non rimanendo alle parti contraenti alcun obbligo o diritto fuori di quelli esplicitamente stipulati in questa Convenzione.

ART. 12. — Il signor Ministro dei Lavori pubblici non si obbliga a presentare al Parlamento il progetto di Legge relativo a questa Convenzione se non dopo che l'Amministrazione della Società avrà fatto constare della sanzione ottenuta dall'assemblea generale degli Azionisti, alla quale, a' termini dell'Art. 24 degli Statuti sociali, spetta esclusivamente la facoltà di cedere i diritti della Società e di deliberare lo scioglimento e la liquidazione dei diritti della società medesima.

ART. 13. — La presente Convenzione non sarà efficace se non dopo la sua approvazione per Legge, e dovrà essere ridotta in pubblico strumento, che non sarà soggetto alle Tasse di Registro.

ART. 14. — Non avrà parimente effetto la presente Convenzione ove non sia stata approvata dall' Assemblea degli Azionisti nel termine di tre mesi da questa data.

Fatta e sottoscritta in doppio originale a Torino, oggi diciotto Luglio mille ottocento sessantadue.

Il Ministro dei Lavori Pubblici
DEPRETIS.

Il Ministro delle Finanze
QUINTINO SELLA.

CESARE PARODI a nome della Società
come sopra.

Il Capo di Sezione
nel Ministero dei Lavori Pubblici
COBOEVICH.

Per copia conforme

Il Capo Sezione.
COBOEVICH.

Convenzione del 21 Giugno 1863 per la costruzione della diramazione AVENZA-CARRARA.

Atto di Sottomissione del signor Cristoforo Pianezza per l'eseguimento della diramazione da Avenza a Carrara della Ferrovia Litorale-Ligure pella complessiva somma di L. 1,064,923. 84, *approvato con Decreto ministeriale del* 17 *luglio* 1863.

L' anno del Signore mille ottocento sessantatre, addì ventuno del mese di giugno in Torino, ed in una delle sale del

Ministero dei Lavori pubblici avanti di me Michele Fiorina, capo di sezione in questo dicastero, ed alla presenza dei signori Monti Pietro fu Tommaso nato in Acqui, e Dolce Ippolito fu Antonio nato in Padova entrambi domiciliati in questa città, testimoni idonei richiesti, noti e colle parti cognite tutti come infra meco sottoscritti.

Si premette, che questo segretariato generale ha in seguito ai pubblicati avvisi proceduto il giorno tre giugno volgente all' Asta pubblica, e successivamente deliberato in capo del signor Cristoforo Pianezza l' appalto della costruzione a prezzo fatto della diramazione da Avenza a Carrara della ferrovia litorale ligure per la complessiva somma di lire un milione sessantaquattromila novecentoventitre, centesimi ottantaquattro, come di tutto risulta dal verbale d' incanto e di deliberamento dello stesso giorno, che s' inserisce al presente sotto il numero I cogli allegati che ne fanno parte.

Che nessuna offerta per la diminuzione del ventesimo sul prezzo suddetto essendo stata fatta nel termine utile prestabilito come consta dal certificato da me capo di sezione spedito in data otto volgente, che qui pure si inserisce sotto il numero II coll' annessovi avviso.

Che volendosi in oggi addivenire alla riduzione in pubblico atto di sottomissione con guarentigia del suddetto deliberamento, sono a tal fine personalmente comparsi avanti di me capo di sezione, ed alla presenza dei sovra nominati testimoni

L' illustrissimo signor commendatore Giuseppe Bella ff. di segretario generale di questo Ministero da una parte, — e dall' altra

Il signor Cristoforo Pianezza fu Giovanni, nato a Casalzuigno, e dimorante a Voghera il quale a riconferma di quanto procede, ed in forza del presente si sottomette e si obbliga di eseguire e fare eseguire tutte le opere e provviste occorrenti alla costruzione in ogni sua parte della suddetta diramazione di ferrovia secondo i piani e profili, e sotto l' osservanza esatta dei capitoli ossieno condizioni speciali del quindici maggio ul-

timo, che dichiara di ben conoscere e che dal medesimo sottoscritti s' inseriscono al presente sotto il numero III per farne parte sostanziale ed integrante, e ciò tutto per la suddetta complessiva somma a corpo di lire un milione sessantaquattromila novecentoventitre, centesimi ottantaquattro.

A guarentigia poi dell'assuntesi obbligazioni, il detto signor Cristoforo Pianezza ha qui presentato una regolare dichiarazione della cassa dei depositi e prestiti stabilita presso la Direzione Generale del Debito pubblico avente il numero tremila trecento sedici, e la data del sedici volgente mese da cui resulta del deposito ivi fatto a favore di questo dicastero, e per l' oggetto surriferito di ventidue cartelle al portatore del Debito pubblico dello Stato, dell' anno mille ottocento sessantuno della complessiva rendita di lire cinquemila per così rimanervi depositate fino al termine del presente contratto.

La qual malleveria corrispondendo alle prescrizioni in proposito contenute nelle surriferite condizioni viene dal prefato signor ff. di Segretario Generale accettata nell' interesse dell' Amministrazione cui rappresenta, ed in tale qualità promette e si obbliga di far pagare al detto signor Cristoforo Pianezza l' ammontare delle opere e provviste come sopra al medesimo appaltate nei modi e termini fissati dai surriferiti capitoli.

Per la più precisa esecuzione del presente atto, e per gli effetti di cui all' articolo settantacinque del Codice Civile il signor Cristoforo Pianezza elegge domicilio legale in questa città nella persona e dimora del signor Venanzio Marchese, via Carlo Alberto num. undici (rosso).

Stante quanto precede si restituisce al detto appaltatore il deposito da esso fatto all' epoca dell' asta, e sin qui serbato a cautela del seguíto deliberamento, quale deposito assieme alla suddescritta dichiarazione della Cassa dei depositi e prestiti, il signor Pianezza dichiara alla presenza di tutti quanti sopra d' avere ritirato e presso di sè ritenuto.

E richiesto io capo di sezione, ho ricevuto, letto e pubblicato il presente atto, a chiara ed intelligibil voce alle parti

in presenza dei sovra nominati testimoni, li quali tutti si sono meco sottoscritti.

E per la registrazione alla tassa, sottoscritti all' originale:

CRISTOFORO PIANEZZA. — Il ff. di Segretario Generale, BELLA. — MONTI PIETRO, testimonio. — DOLCE IPPOLITO, testimonio.

La presente minuta scritta di mano e carattere del signor Pietro Monti Notaio applicato in questo dicastero sopra due fogli per facciate quattro, questa esclusa carta d' inserzione, foglietti sessantasette scritti su pagine cento compresi due avvisi stampati, ed un foglio di sezione-tipo della ferrovia a costruirsi.

In fede manualmente sottoscritto:

M. FIORINA, *Capo-Sezione.*

INSERZIONE NUM. I.

Verbale d' incanto per l' appalto delle opere e provviste infra enunciate e di deliberamento delle medesime in capo del signor Cristoforo Pianezza per lire 1,064,923. 84.

Quest' oggi mercoledì tre del mese di giugno mille ottocento sessantatre ad un' ora pomeridiana in Torino ed in una delle sale del Ministero dei Lavori pubblici.

Dovendosi procedere ai pubblici incanti per l' appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione della diramazione di Avenza a Carrara della ferrovia litorale ligure, nei modi e termini stabiliti coll' avviso del sedici maggio ultimo scorso stato pubblicato in questa capitale, come consta dalla relazione attergata ad un esemplare del medesimo al presente unito sotto la lettera *A*, non che in altre città capoluoghi di provincia siccome risulta dalle relazioni serbate negli atti della pratica del signor ff. di Segretario Generale di questo Ministero si è perciò trasferto nella sala destinata per gli incanti

ove è libero a tutti l' accesso, ed ivi coll' assistenza di me capo di sezione infrascritto, ed alla presenza dei sottoscritti testimoni e di molti accorrenti dichiarò aperta l' asta pel suddivisato appalto proclamando il nome di coloro che vennero ammessi a concorrervi.

Fattasi pertanto da me capo di sezione lettura a chiara ed intelligibile voce dei relativi capitoli, in data quindici maggio ultimo scorso, si rinnuovò l' avvertenza che l' incanto tenevasi a partiti segreti recanti il ribasso d' un tanto per cento sul complessivo prezzo di stima rilevante a lire un milione duecentoventicinquemila seicento, l' invito porgendo agli astanti ammessi di presentare in tale conformità le loro offerte accompagnate dal prescritto deposito.

In seguito al quale eccitamento nove partiti essendo stati rassegnati al prefato signor Segretario Generale vennero dal medesimo aperte e dalla lettura quindi fattane a chiara ed intelligibil voce resultò:

Che il signor Cristoforo Pianezza avrebbe offerto il ribasso di lire tredici e centesimi undici per ogni cento lire sul prezzo suddetto,

Il signor Alessandro Violini quello di lire dodici e centesimi ventidue,

Il signor Ercole Seves quello di lire otto e centesimi sessanta,

I signori Giovanni Aufeld e Giuseppe Jopling quello di lire otto,

Il signor Giacomo Marsaglia quello di lire sei e centesimi settantacinque.

Il signor Enrico Verda quello di lire quattro e centesimi cinquanta,

I signori Cesare Berti e Ranieri Guarnieri quello di lire quattro e centesimi cinquanta,

Il signor Carlo Rogora quello di lire quattro, centesimi venticinque,

Ed il signor Giovanni Battista Biglia quello di lire due, tutti per ogni cento come il primo.

Delle quali offerte quella del signor Cristoforo Pianezza risultando la migliore, il prefato signor Segretario generale deliberò in capo del medesimo l'appalto delle succitate opere e provviste per la complessiva somma di lire un milione sessantaquattromila novecento ventitre, centesimi ottantaquattro a cui riducesi quella di stima in seguito all'ottenutosi maggior ribasso.

Il quale partito, che assieme agli altri si unisce al presente sotto la lettera B il signor Cristoforo Pianezza fu Giovanni, nato a Casalzuigno e dimorante a Voghera, riconfermando accetta il deliberamento come sopra in suo capo pronunciato, e si obbliga di eseguire e far eseguire le suddette opere e provviste sotto l'osservanza dei surriferiti Capitoli, non che di presentarsi in questo dicastero per la riduzione in pubblico atto di sottomissione con guarentigia del presente deliberamento quando nel termine dei fatali non venga fatta la diminuzione del ventesimo sul prezzo ultimo detto.

Ciò stante si restituiscono agli altri accorrenti i valori che andavano uniti alla loro offerta, e si ritennero quelli del deliberatario per rimanere in deposito sino dopo la stipulazione dell'atto definitivo o che avvenga di altrimenti provvedere.

In conseguenza si è d'ogni cosa compilato il presente verbale che fu da me capo di sezione ricevuto, letto e pubblicato a chiara ed intelligibil voce alla presenza del deliberatario e dei testimoni, i quali tutti sonosi coll'ufficio sottoscritti.

All'originale sottoscritti Cristoforo Pianezza, Monti Pietro testimonio, Dolce Ippolito testimonio. Il Segretario Generale Bella, e manualmente M. Fiorina capo sezione.

A.

Ministero dei lavori pubblici. Segretariato Generale.

AVVISO D'ASTA.

Alle ore 12 meridiane di mercoledì 3 giugno prossimo venturo in una delle sale di questo Dicastero dinanzi il Segreta-

rio Generale, si addiverrà col metodo dei partiti segreti, recanti il ribasso di un tanto per cento all' incanto per l' appalto delle opere e provviste occorrenti pella costruzione della diramazione da Avenza a Carrara della ferrovia litorale ligure rilevante alla complessiva somma di lire 1,225,600.

Perchè coloro i quali vorranno attendere al detto appalto dovranno presentare le loro offerte estese su carta bollata debitamente sottoscritte e suggellate al predetto Segretariato Generale negli indicati giorno ed ora in cui le surriferite opere saranno deliberate al miglior oblatore sotto l' osservanza dei Capitoli in data 15 maggio volgente, visibili assieme alle altre carte del progetto in questo Dicastero nella sala degli incanti.

Si rammenta intanto agli accorrenti, che a senso dell' articolo 96, § 2, della legge 21 aprile 1862, num. 585, gli atti di Appalto che si stipulano nell' interesse dello Stato non danno luogo ad alcuna spesa di Registro (insinuazione).

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo approvato il Contratto, ed essere condotti a termine fra diciotto mesi successivi; in caso di ritardo per parte dell' appaltatore all' intraprendimento od ultimazione loro nel termine prefisso, sarà in facoltà dell' Amministrazione di farli eseguire d' uffizio a maggiori spese, rischio e pericolo dell' impresario, oltre alle multe stabilite dai succitati Capitoli.

I pagamenti avranno luogo in rate di lire centomila sotto la ritenuta del decimo a guarentigia a senso del surriferito Capitolato.

Gli aspiranti per essere ammessi a far partito, dovranno almeno due giorni prima di quello fissato per l' incanto:

1° Presentare un certificato d' idoneità all' esecuzione di grandi lavori stradali rilasciato da un ispettore od ingegnere capo del Genio civile in servizio con data posteriore a quella del presente avviso e dal quale sia manifesto avere il titolare già condotto in persona opere d' acque, e strade d' importanza prossimamente uguale per costo e per natura di lavoro a quelle di cui sopra;

2° Fare il deposito interinale di L. 50,000 in danaro o Cartelle del debito pubblico dello Stato al portatore.

Prima dell' apertura dell' Asta sarà proclamato il nome di coloro che saranno stati ammessi a concorrervi.

Per guarentigia dell' adempimento delle assuntesi obbligazioni dovrà l' appaltatore nel preciso e perentorio termine che gli sarà fissato dall' amministrazione depositare nella Cassa dei depositi e prestiti lire centomila in numerario o cartelle del debito pubblico dello Stato.

Non stipulando fra il termine che gli sarà fissato dall' amministrazione l' atto di sottomissione con guarentigia il deliberatario incorrerà di pieno diritto nella perdita del fatto deposito, ed inoltre nel risarcimento di ogni danno, interesse e spese.

Il termine utile per presentare offerte di ribasso sul prezzo di deliberamento che non potranno essere inferiori al ventesimo resta fin d' ora fissato a giorni cinque successivi a quello dell' Asta, a tanto ridotto dal Ministero nell' interesse del servizio, e così i fatali scadranno col mezzodì dell' 8 giugno prossimo venturo.

Torino, il 16 maggio 1863.

Per detto Segretariato generale, come all' avviso in stampa,
M. FIORINA, Capo-sezione.

Prelazione di pubblicazione.

Stato pubblicato il presente all' albo pretorio palazzo Municipale, ed altri luoghi di maggior concorso di questa città di Torino li giorni diciannove e ventotto maggio 1863.

In fede.

Sottoscritto ANGELO BERTOLA
Regio Pubblicatore.

B.

Io sottoscritto offro il ribasso di lire 13, 11 per ogni cento sulla somma di perizia messa a prezzo d'incanto per la diramazione d'una ferrovia a costruirsi fra la stazione di Avenza a Carrara, obbligandomi a fare eseguire quanto viene prescritto dai relativi capitoli e condizioni che regolano dette opere, delle quali condizioni e capitoli dichiaro essere pienamente informato.

Torino, 3 Giugno 1863.

Sottoscritto
PIANEZZA CRISTOFORO.

Il sottoscritto avendo presa visione dei capitolati e perizia per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per la diramazione d'Avenza a Carrara della ferrovia litorale ligure, offre il ribasso di lire 12 e cent. 22 per ogni cento lire sull'ammontare dei lavori.

Torino, il 3 Giugno 1863.

Sottoscritto l'impresario
VIOLINI ALESSANDRO.

Torino, il 3 Giugno 1863.

In relazione all'avviso d'Asta del 16 Maggio 1863 per l'incanto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione della diramazione Avenza a Carrara della ferrovia litorale ligure, il sottoscritto dopo aver presa piena conoscenza degli atti di appalto e specialmente del capitolato parziale relativo in data 15 Maggio ultimo scorso si offre, e si propone ad assumere l'esecuzione delle opere e somministranze di cui sopra sotto la piena osservanza dei capitoli surriferiti col ribasso dell' 8

e cent. 60, dico lire otto e centesimi sessanta per ogni lire cento del pubblicato importo peritale per f....

Sottoscritto ingegnere
ERCOLE LEVES di Milano.

I sottoscritti Giovanni Aufeld e Giuseppe Jopling ingegneri ed imprenditori di opere pubbliche dichiarano di fare il ribasso dell'otto per cento sulla somma di lire italiane un milione, duecento venticinque mila seicento (lire 1,225,600), fissato per l'esecuzione della ferrovia da Avenza a Carrara per il caso rimanga loro l'impresa di tale costruzione e di sottomettersi all'esatto adempimento di tutti gli obblighi imposti dal capitolato 15 Maggio or passato ed a garanzia di questa loro offerta depositano la somma di lire italiane cinquanta mila in altrettante cartelle dello Stato al valor nominale.

Sottoscritti
GIOVANNI AUFELD
GIUSEPPE JOPLING.

Torino, 3 Giugno 1863.

Il sottoscritto si obbliga d'assumersi l'impresa della costruzione del tronco di ferrovia tra Avenza e Carrara a seconda della perizia e capitolato compilato dal signor Ispettor cavalier Moglino, mediante il ribasso di lire 6. 75 per ogni cento sui prezzi di perizia.

Torino, li 3 Giugno 1863.

Sottoscritto
GIACOMO MARSAGLIA.

Torino, 3 Giugno 1863.

Il sottoscritto avendo preso cognizione delle pezze (*sic*) componenti il progetto d'appalto per le opere e provviste occorrenti per la diramazione da Avenza a Carrara della ferrovia lito-

rale ligure rilevanti alla complessiva somma di lire 1,225,600 e giusta il tiletto (*sic*) d'asta in data 16 Maggio 1863, si offre ad assumere detto appalto col ribasso sui prezzi di perizia di lire 4. 50, dico lire quattro e centesimi cinquanta per ogni cento lire.

Sottoscritto
ENRICO VERDA.

Offerta al concorso sull'appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione della diramazione da Avenza a Carrara della ferrovia litorale ligure rilevanti alla complessiva somma di lire un milione duecento venticinque mila seicento.

A forma dell'Editto del dì 16 Maggio 1863 in Torino. Li sottoscritti offrono sopra al detto appalto il ribasso del quattro e mezzo per ogni cento lire.

Torino, li 3 Giugno 1863.

Sottoscritto
per CESARE BERTI
RANIERI GUARNIERI.

Torino, 3 giugno 1863.

Il sottoscritto avendo preso cognizione delle pezze componenti il progetto d'appalto per le opere e provviste occorrenti per la diramazione da Avenza a Carrara della ferrovia litorale ligure, rilevanti alla complessiva somma di lire 1,225,600, e giusta il tiletto d'asta in data 16 maggio 1863 si offre ad assumere detto appalto col ribasso sui prezzi di perizia di lire 4 e cent. 25, dico lire quattro e centesimi venticinque per ogni cento lire.

Sottoscritto
ROGORA CARLO.

Il sottoscritto si obbliga presso il Ministero dei lavori pubblici di eseguire il tronco di ferrovia della ferrovia ligure

presso Avenza a Carrara secondo il piano e profilo dell'Ispettore Moglino ed offre sul prezzo complessivo a corpo di lire 1,225,600, come da avviso d'asta il ribasso del due per cento.

Torino, li 3 giugno 1863.

Sottoscritto
BIGLIA GIOVAN BATTISTA.

INSERZIONE NUM. II.

Certificato di non fatta diminuzione del ventesimo.

Dichiaro io Capo di Sezione infrascritto che nel decorso dei termini fatali scaduti col mezzo giorno d'oggi non fu presentata alcuna offerta di diminuzione maggiore ed uguale al ventesimo, sul prezzo a cui l'appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione della diramazione da Avenza a Carrara della ferrovia litorale ligure venne deliberato ai pubblici incanti da questo Segretariato generale in capo del signor Cristoforo Pianezza il giorno tre giugno volgente come dal Verbale dello stesso giorno, quantunque siasi fatto di pubblica ragione il resultato del seguíto deliberamento onde richiamare l'attenzione della scadenza dei fatali giusta l'avviso di cui un esemplare si unisce al presente, ed al quale trovasi attergata la conseguente relazione di pubblicazione.

Torino, dal Ministero dei lavori pubblici, li otto giugno 1863, e Manualmente sottoscritto M. FIORINA Capo Sezione.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI.

Segretariato generale.

AVVISO DI SEGUÍTO DELIBERAMENTO.

A seguito dell'incanto oggi tenutosi in questo dicastero conformemente all'avviso d'asta del 16 maggio ultimo scorso.

L'appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione della diramazione da Avenza a Carrara della ferrovia litorale ligure venne deliberato a L. 1,064,923 84, dietro il ribasso di L. 13. 11 per ogni cento sul complessivo prezzo di stima.

Il termine utile « fatali » per rassegnare offerte in diminuzione del prezzo di deliberamento, le quali non potranno essere inferiori al ventesimo, e dovranno essere accompagnate dal deposito e certificato prescritti dal suddetto avviso scade col mezzogiorno dell' 8 giugno volgente dopo cui non sarà più accettata qualsiasi offerta.

Torino, il 3 giugno 1863.

Per detto Segretariato generale, come all' avviso in stampa M. FIORINA Capo-Sezione.

Relazione di pubblicazione.

Stato pubblicato il presente all' albo pretorio palazzo municipale, ed altri luoghi di maggior concorso di questa città di Torino il giorno quattro giugno 1863.

In fede ec.

Sottoscritto
ANGIOLO BERTOLA R. pubblicatore.

INSERZIONE NUM. III.

Capitoli ossieno condizioni speciali d'appalto da osservarsi nella costruzione del tronco di diramazione da Avenza a Carrara della ferrovia litorale ligure.

ART. 1. — Il tronco della strada ferrata compreso nel presente appalto ha la sua origine in prossimità della città di Carrara, regione denominata San Martino in un punto presso la sponda destra del Carrione, corrispondente al picchetto N. 1 del piano e profilo uniti al progetto e termina all'incontro

della linea principale della ferrovia litorale ligure nella stazione d'Avenza.

ART. 2. — Le opere da eseguirsi per la costruzione del sovra indicato tronco di ferrovia, comprendono:

1. L'acquisto del terreno necessario per la sede della ferrovia e suoi accessorii, ed il pagamento di tutte le indennità tanto assolute che relative per occupazioni così definitive come temporarie di terreni, guasti dei medesimi, demolizioni di case, ristabilimento di comunicazioni soppresse o modificate, passaggi provvisori, trasporti e nuove aperture di fossi, ed alvei pel corso di acque così naturali come artificialmente condotte, frutti pendenti, ed altre qualunque;

2. L'esecuzione degli sterri e rilevati occorrenti alla completa apertura della strada e sue dipendenze giusta le indicazioni del piano e del profilo del progetto compresi quelli richiesti per la costruzione de' due tronchi di strada d'accesso alla stazione di Carrara, e per ampliare la stazione d'Avenza tanto quanto è necessario, secondo il relativo piano speciale approvato con decreto ministeriale del 5 Gennaio 1863, per potervi eseguire ogni operazione e movimento di servizio di questa diramazione in sopraggiunta al servizio della linea principale, del quale piano speciale sarà data copia all'appaltatore;

3. La costruzione di tutte le opere d'arte, come ponti, ponticelli, acquedotti, viadotti, cavalcavia, muri di sostegno che si ravviseranno necessari pel regolare scolo delle acque, pella comoda e facile comunicazione ai fondi latistanti ed alle strade intersecate, e per la buona e completa sistemazione della ferrovia e sue dipendenze;

4. La formazione delle rampe d'accesso ai viadotti e cavalcavia, la rettificazione ed apertura di nuovi fossi di scolo d'acque sia di corso naturale, sia pluviali, sia d'artifiziale condotta per irrigazione, movimento d'opifizi, od altro uso qualunque, lo stabilimento di passaggi a livello colle relative barriere, controregoli e selciati, ed il trasporto infine delle strade

pubbliche o private, che occorrerà d'occupare coi lavori della ferrovia o per qualsivoglia ragione deviare;

5. Ogni provvista e lavoro necessario per la formazione del massicciato della ferrovia e per quello dell'area delle stazioni, il piantamento delle siepi d'isolamento, la seminazione delle scarpe e la limitazione, col mezzo di termini in pietra, dei terreni, i quali essendo permanentemente occupati dalla ferrovia e sue dipendenze di stazioni, accessi ed altre qualunque passeranno in proprietà dello Stato;

6. L'armamento completo del piano stradale ad un solo binario coi necessari raddoppiamenti alle stazioni di Carrara ed Avenza, lo stabilimento di una linea telegrafica cogli occorrenti meccanismi fra gl'indicati due paesi, la costruzione dei fabbricati per case cantoniere, caselli di guardia, stazione di Carrara ed ampliazione di quella d'Avenza, con tutte le respettive dipendenze, e la provvista e collocamento in opera tanto del materiale fisso necessario per un lodevole e sicuro esercizio, quanto dei mobili ed arredi per le sale d'aspetto e per gli uffizi della stazione di Carrara e degli attrezzi pel servizio di mantenimento e vigilanza della diramazione per tutta la sua distesa.

Art. 3. — Fra i terreni ed altri stabili che l'impresa è tenuta di acquistare per la sede della ferrovia e sue dipendenze, sono pure compresi quelli occorrenti per la costruzione delle due strade d'accesso alla stazione di Carrara quali vengono indicati dal piano e profili del progetto.

Sarà perciò a suo carico non solo l'acquisto dell'area occupanda per l'esecuzione dei sovra indicati lavori, ma altresì tutte le spese di compensi e refazione dei danni, cui i lavori medesimi potranno dar luogo per terre d'imprestito, guasti, ingombri e depositi di materiali, passaggi provvisori, frutti pendenti e per qualunque altra cosa si rendesse necessaria ad oggetto di dare i sovraccennati lavori accessorii compiuti ed in istato di lodevole e permanente servizio.

Art. 4. — L'andamento e giacitura di questo tronco di

strada sarà conforme alla traccia segnata in color rosso sul piano della località colle modificazioni marcate in verde fra le sezioni 59 e 72, 79 e 107, 130 e 161, che all' atto d' esecuzione, dovranno esser sostituite alle corrispondenti del tracciato con linea rossa. L'insieme della intera linea stradale consterà così di N. 7 allineamenti coordinati fra di loro col mezzo di altrettante curve circolari, la prima e la sesta delle quali a partire dalla stazione di Carrara sarà tollerato che siano descritte col raggio di metri 400, mentre la seconda e la quarta dovranno avere quello di metri 500 e non meno, la terza quello di metri 1000, la quinta quello di metri 550, e la settima quello di metri 650.

Art. 5. — L'altimetria della strada fra i suoi punti estremi sarà disposta in maniera che i primi 300 metri corrispondenti alla stazione di Carrara, siano regolati colla pendenza del 2 0/0, e gli ultimi 60 metri sino all' incontro dell'orizzontale della stazione d' Avenza siano orizzontali.

Tutto il tratto intermedio a questi due estremi dovrà venire disposto in una sola ed uniforme discesa, la quale riescirà del 15 per 1000.

Art. 6. — La larghezza normale della ferrovia fra lembo e lembo è fissata tanto nei tratti in rilevato, quanto in quelli in isterro a metri 5, 50 misurati al piano inferiore del massicciato; i tratti in isterro o nei quali i terreni laterali non siano depressi almeno 50 centimetri sotto il piano della sede del massicciato dovranno essere fiancheggiati inoltre da uno o da ambedue i lati, secondo i casi, da fossi profondi non meno di 30 centimetri, la larghezza dei quali dovrà esser proporzionata alla quantità d' acqua che dee avervi scolo ed in ogni caso non mai minore d'un metro al ciglio superiore ed il cui fondo dovrà esser disposto con pendenza sufficiente, perchè il detto scolo abbia luogo con libertà e facilità, se anche il profilo longitudinale del detto fondo dovesse diversificare da quello del tratto di ferrovia corrispondente, alla quale circostanza dovrà aversi riguardo nella determinazione della larghezza d i

darsi agli sterri al piano della sede del massicciato. Resta pertanto espressamente convenuto, che per la strada di cui si tratta, meno la via dei ponti o viadotti fiancheggiata da parapetti, dovrà adottarsi la sezione normale a massicciato libero secondo i disegni uniti al presente capitolato.

Se per lo scarico dei fossi la lunghezza delle tratte fosse tale che non possano convenientemente sopperire al bisogno gli acquedotti o ponti da costruirsi sui corsi d' acque naturali od artifiziali che la linea dee intersecare, dovranno costruirsi a traverso alla medesima, degli acquedotti appositi di luce sufficiente. In qualunque siasi circostanza però tale scarico dovrà aver luogo in modo tale da riuscire innocuo tanto alle adiacenti proprietà pubbliche o private quanto alla strada ferrata e sue dipendenze.

Art. 7. — Le scarpe del corpo della strada non potranno avere inclinazione minore dell' uno e mezzo di base per uno di altezza nei rilevati, negli sterri potranno limitarsi all' uno ed un quarto per uno od anche all' uno di base per uno di altezza nei siti in cui il terreno sia riconosciuto abbastanza stabile. Dove però la natura delle terre, o la notevole altezza dei rilevati, o la profondità delle incassature richiedessero una scarpa maggiore onde ottenere la necessaria stabilità, si dovrà procurarvela.

I tagli potranno disporsi verticalmente o con poca declinazione dalla verticale dovunque cadano in roccia di tale natura da reggersi stabilmente in quella posizione.

Art. 8. — Le due strade d' accesso alla stazione di Carrara saranno eseguite in conformità del piano e profilo longitudinale uniti al progetto assegnando a quella che si dirama dalla strada Carriona la larghezza di metri sei fra lembo e lembo, e metri dieci a quella che si stacca dalla strada nazionale di Avenza non compreso il piazzale circolare che sarà descritto con un raggio di metri 8,00. Le scarpe degli sterri e dei rilevati avranno inclinazioni pari a quelle prescritte per la ferrovia in casi analoghi, ed i fossi laterali non potranno

essere minori di un metro alla loro sommità colla profondità di 30 in 35 centimetri. — Con norme analoghe saranno eseguiti i rilevati occorrenti per l'ampliazione della stazione d'Avenza, colla speciale avvertenza di praticare le opportune smorsature disposte a scaglioni nell'argine che si trovasse già costrutto per la linea principale, onde le materie di riporto possano attaccarsi convenientemente e prendere un assetto regolare con quelle esistenti.

ART. 9. — Le opere d'arte da costruirsi per il corpo della ferrovia e sue dipendenze sono quelle indicate sommariamente qui sotto con avvertenza però che tali indicazioni, sia pel numero come per la luce delle medesime, debbano ritenersi per semplicemente dimostrative e di massima, potendo all'atto pratico a giudizio degli Ingegneri del Governo venire variate tanto in meno quanto in più senza che l'Impresa possa elevare alcun reclamo o pretesa a maggiori correspettivi oltre a quello che verrà a corpo ed a *forfait* stabilito per tutta la linea:

N. 19. Acquedotti di centimetri 60 a metri 2,00 di larghezza di luce,

N. 13. Ponticelli della luce di metri 2,00 a 4,00,

N. 4. Ponticelli della luce di metri 4,00 ad 8,00,

N. 2. Ponti-viadotti a tre luci delle quali quella di mezzo di metri 8,00 e le laterali di metri 3,00 cadauna.

Finalmente il ponte sul Carrione per la strada di accesso alla stazione di Carrara, il quale sarà in un arco di metri 10 di larghezza di luce.

ART. 10. — La forma e dimensioni dei predetti edifizi saranno regolate a norma dei disegni speciali e moduli annessi al progetto, riservata però la facoltà alla Direzione Tecnica d'introdurvi nell'atto pratico quelle modificazioni ed aggiunte che si ravvisassero opportune nello interesse della stabilità e della perfetta convenienza delle opere alla propria destinazione a dettame delle buone regole dell'arte.

ART. 11. — Oltre le opere di cui sopra saranno costrutti

muri di sostegno in calce tanto superiori che inferiori alla ferrovia nei siti indicati nelle sezioni trasversali ed in quelli altri che la natura del terreno e le altre circostanze di località potranno far credere necessarie a giudizio del Commissariato Tecnico di Direzione per la guarentigia della permanente stabilità e buona conservazione della ferrovia. Detti muri verranno costrutti con una scarpa esterna regolata in ragione di 1 di base per 5 di altezza e lo spessore loro verrà determinato all' atto pratico a seconda del carico che ciascuno di essi dovrà sopportare e delle spinte a cui dovrà resistere, dichiarandosi fin d' ora che in alcun caso tale spessore non potrà essere minore di centimetri 60 alla loro sommità.

I parapetti in muratura che dovranno coronare i muri di sostegno del corpo della ferrovia su tutta la loro distesa, avranno spessore non minore di centimetri 25, ed altezza non minore di centimetri 80 sopra il piano della base del massicciato, compresi 15 centimetri di altezza della corona in pietra scalpellata a grana grossa. — Se si tratterà di parapetto dei ponti e dei viadotti o cavalcavia, la suddetta altezza verrà misurata dal piano delle rotaie. I muri di sostegno preaccennati saranno sempre collocati in modo che la facciata interna dei loro parapetti venga a trovarsi a distanza non minore di metri 2,50 dall' asse della via.

Art. 12. — Fermo quanto è stabilito per le fondazioni in genere delle opere murali nelle condizioni speciali del 25 Settembre 1862, di cui nell' Articolo 46 del presente Capitolato, resta convenuto che le categorie di muratura ammesse nella costruzione delle opere d'arte sovrindicate sono le seguenti, cioè :

a) La muratura in pietrame grezzo pei ripieni dietro i rivestimenti delle faccie in vista di tutte le opere d' arte in generale per quei muri che avessero a fare il semplice uffizio di cinta di proprietà, per la platea che occorresse di costruire un muro in calce a volta supina, agli edifizi di luce minore di metri 2,00, e per le canne interne delle volte di questi edifizi medesimi ;

b) La muratura in pietra sbozzata grossolanamente collo scalpello, in modo da escludere completamente il bisogno delle biette nelle commessure per le faccie in vista dei muri di sostegno e di tutte quelle parti degli edifizi di acquedotti, ponticelli, ponti e viadotti che non saranno rivestite o formate di mattoni o di pietre scalpellate;

c) La muratura in mattoni pel corpo di tutti i parapetti, per l'accoltellato della sommità delle ale degli acquedotti di luce minore di metri 2,00, per le teste così delle volte come delle platee murali di questi medesimi edifizi, e finalmente pel corpo intiero delle volte di tutti gli edifizi di metri 2,00, o di maggior luce;

d) Ristretto l'uso obbligatorio della pietra scalpellata a grana fina alla cornice sotto l'impostatura degli archi ed ai capucci delle pile dei ponti viadotti a tre arcate, non che al cordone sotto i parapetti, alle catene, testate e corona di questi tanto pei detti viadotti quanto pel ponte da costruirsi sul Carrione, sarà impiegata la pietra scalpellata a grossa grana nella corona di tutti gli altri parapetti di muri di sostegno, ponti, ponticelli e viadotti e nelle testate e catene di questi, nei cordoni sotto i detti parapetti per gli edifizi di maggior luce di metri 2,00, nei banchettoni di corona delle teste degli acquedotti e ponticelli di non maggior luce di metri 2,00, negli angoli dei piedritti e nelle testate delle estremità delle ale degli edifizi di ogni apertura, nella corona della sommità inclinata delle ale di quelli di metri 2,00, o maggior luce nella corona della sommità di quei muri di sostegno che non fossero sormontati da parapetti, nel filare di risega delle fondazioni degli edifizi di luce non minore di metri 8,00, nei pezzi in faccia dei pulvinari della volta di questi medesimi edifizi e nell'intiero filare dei pulvinari dell'arco del ponte sul Carrione, nel rivestimento intero delle pile e delle spalle dei ponti-viadotti a tre archi per la parte superiore alla risega delle fondazioni, nella corona dei muri-curvilinei del suddetto ponte sul Carrione, e finalmente nella copertura piana di quegli acquedotti che non dovessero venire coperti a volta.

ART. 13. — La stazione di Carrara verrà stabilita nel sito indicato nel relativo piano annesso al progetto fra i profili 0 e 8, e si comporrà dei seguenti locali ed accessorii, cioè:

1. Di un fabbricato per gli uffizi, sale d' aspetto ed alloggio degli impiegati, della superficie di metri quadrati 310 per metri 140 almeno a due piani e pel rimanente ad un sol piano con attiguo marciapiede della superficie di metri 500;

2. Di altro fabbricato di metri quadrati 350 di superficie per rimesse di locomotive e vagoni;

3. Di altro di metri 290 per tettoia da merci con gru fisse, peso a bilico della portata di 18 tonnellate, e casotto interno pel ricevitore delle merci;

4. Idem di metri quadrati 80, per magazzino di Coke e per serbatoio di acqua;

5. D' una callaia della superficie di metri 240 per carico di bestiami, e grossi massi di marmo con gru fissa della portata di tonnellate 18;

6. Di num. 4 piatteforme, due delle quali del diametro di metri 4,00 e della portata di tonnellate 25; la terza dello stesso diametro e della portata di tonnellate 12; e l'ultima del diametro di metri 5,00 e della portata di tonnellate 30;

Quando però il Governo si determini per un tal modo di esercizio di questa diramazione da rendere inutile questa piattaforma, si conviene che dall' importare totale dell' impresa sarà dedotta la somma fissa ed invariabile di lire quattromila;

7. Di tutti i binari nel piano medesimo indicati e di quelli altri che all' atto pratico si credesse opportuno di aggiungervi per ottenere un esercizio più completo, semplice e facile;

8. Degli occorrenti sviatoi a due ed a tre vie, d' un serbatoio per l' acqua della capacità di 13 metri cubi, d' un pozzo d' acqua viva con relativa tromba per elevarla, d' una colonna idraulica e di due alberi coi loro apparati ed accessorii completi per segnali a disco;

9. Finalmente non dovranno mancare in questa stazione le latrine d' uso pubblico, le quali dovranno esser decenti ed op-

portunamente collocate secondo il disegno che sarà fornito all' impresa.

Art. 14. — Per l'ampliazione della stazione d'Avenza i fabbricati ed accessorii da eseguirsi, saranno limitati ad una tettoia chiusa e coperta della lunghezza di metri 20, la quale divisa longitudinalmente con un muro presenterà due compartimenti, uno dei quali per rimessa della locomotiva colla respettiva fossa per visitarla, lavarla ed ungere ed ogni altro accessorio a tale uso necessario o conveniente, e l'altro per rimessa di vetture; e ad una callaia per merci conforme a quella da costruirsi nella stazione di Carrara, munita l' una e l' altra di tutto l' occorrente materiale fisso, siccome è richiesto per gli stessi edifizi della stazione di Carrara.

Art. 15. — I disegni speciali dei fabbricati ed altre opere da eseguirsi per le stazioni di Carrara e di Avenza saranno allestiti per cura del Commissariato Governativo, e rimessi a tempo debito per l' opportuna esecuzione all' impresa, la quale non potrà introdurvi variazione di sorta senza il preventivo consenso della Direzione tecnica.

Saranno pure allestiti e consegnati all' Impresa a diligenza del Commissariato medesimo i disegni o moduli dei vari oggetti di materiale fisso conformi ai migliori in uso sulle ferrovie di proprietà dello Stato, come pure una nota distinta dei mobili, arredi, attrezzi, ed utensili messi a suo carico ed anche quelli in conformità all' odierna pratica in vigore sulle ferrovie di proprietà dello Stato, affinchè possa farne in tempo utile la provvista secondo le quantità e le specie che le verranno indicate.

Art. 16. — Le traversate a livello autorizzate pel ristabilimento delle comunicazioni da intersecarsi lungo tutto il percorso del tronco da Avenza a Carrara, sono in numero di due da costruirsi nei siti indicati nel piano generale, e l' Impresa non potrà sotto verun pretesto stabilirne un numero maggiore, essendo suo obbligo di provvedere a tutti gli altri passaggi che possono rimanere interrotti, col mezzo di sottovia, cavalcavia,

e strade laterali nel modo progettato, corrispondendo, ove ne sia il caso, ai danneggiati una competente indennità per gli allungamenti di via ed altri incomodi e danni che potessero risultarne.

Art. 17. — Le case cantoniere da costruirsi lungo la linea suddetta saranno in numero di quattro tutte del maggiore fra i moduli definitivamente prescritti per la linea principale da Massa a Sarzana di cui verrà rimesso il disegno all' Impresa, e dovranno al pari di quelle esser provviste d'un pozzo d'acqua viva, oppure di cisterna siccome verrà richiesto dalle località in cui dovranno erigersi.

La distanza da osservarsi dalla fronte delle medesime alla più vicina rotaia è fissata a metri 5,00 — e la zona di terreno che dovrà circuire tutta l' area del fabbricato, non potrà esser minore di un' ara.

Art. 18. — I caselli di guardia da stabilirsi in prossimità dei passaggi a livello e degli sviatoi delle Stazioni saranno essi pure in ogni loro parte conformi al modulo di cui verrà pure rimessa una copia all' Impresa già approvata per la linea principale, ed in numero sufficiente per provvedere completamente al regolare esercizio della ferrovia.

Art. 19. — La siepe viva a doppia fila di cui dovrà esser cinta la ferrovia è dichiarata obbligatoria per tutta la lunghezza della linea, fatta solo eccezione dei tratti in cui questa corre, sostenuta da muri coronati da parapetto e la sua distanza dal piede della scarpa dei rilevati, e dal ciglio di quella degli scavi non potrà esser minore di centimetri 60. Il perimetro della Stazione di Carrara e quello d' Avenza nella parte destinata all' esercizio della ferrovia di cui si tratta, dovrà inoltre essere chiuso con robusto steccato in legno su base murale sostenuto da pilastrini in pietra scalpellata, o quanto meno in mattoni con corona di detta pietra, colorito ad olio e conformato secondo i moduli o disegni che verranno somministrati all' Impresa dell' Amministrazione.

Art. 20. — La costruzione della diramazione che forma il

soggetto del presente appalto è dichiarata opera d' utilità pubblica e quindi le sono applicabili le disposizioni delle leggi e regolamenti in vigore nei territori di Avenza e Carrara, quali dipendenze dei già Stati Estensi per ciò che riguarda le espropriazioni ed i compensi da corrispondersi dall' Impresa ai proprietari da espropriarsi come altresì per le formalità necessarie per la liberazione degli stabili dai pesi e dalle ipoteche.

È pure autorizzata colle norme stabilite dalle stesse leggi e regolamenti l' estrazione delle terre d' imprestito, della ghiaia, della sabbia, e delle pietre da costruzione necessarie per lo eseguimento dei lavori appaltati: lo stesso dicasi dell' occupazione temporaria dei terreni occorrenti per le strade di servizio provvisionale e pei fossi necessari a dare temporario sfogo alle acque, o per altri servizi relativi al suddetto eseguimento fino al suo compimento.

I limiti delle occupazioni permanenti di proprietà private da farsi per la costruzione della ferrovia e sue dipendenze, dovranno essere stabiliti con termini regolari da collocarsi a tutti gli angoli della linea perimetrale. Tali termini saranno di pietra da taglio lavorata a grana grossa ed avranno l' altezza di metri 0,80 e la sezione di metri 0,16 almeno di lato.

ART. 21. — Il massicciato sul quale dovrà stabilirsi l' armamento della via avrà metri 3,40 di larghezza in sommità, metri 4,60 in base e non meno di centimetri 50 di altezza.

L' armamento dovrà essere sostenuto da traversine di lunghezza non minore di metri 2,60 il numero delle quali sarà tale, che non ve ne abbia ragguagliatamente meno di una per ogni 90 centimetri di lunghezza di via. La loro forma potrà essere prismatica, parallelopipeda o semicilindrica.

La larghezza delle traversine alla base colla quale poseranno sul terreno, non sarà minore di 25 centimetri, nè maggiore di centimetri 36. La spessezza loro misurata dalla base al piano su cui poseranno i cuscinetti, non sarà minore di 12 1[2 centimetri.

Le traversine saranno tutte di legname sano e di rovere

Art. 25. — Le pietre da usarsi nelle diverse murature sia che debbano adoperarsi grezze oppure sbozzate collo scalpello proverranno dalle cave di roccia calcarea esistente nei dintorni di Carrara ed avranno tutti i requisiti di durevolezza, di resistenza e d'inalterabilità all'azione dell'aria richiesti dalle buone regole dell'arte.

Esse saranno inoltre di forma regolare il più possibile e d'un volume proporzionato al lavoro da eseguirsi, dovendosi specialmente nella muratura di fondazione dei ponti, ed in quella de' muri di sostegno far uso delle pietre di maggior mole.

I ciottoli dei torrenti e quelli che provengono dagli sterri per l'apertura della strada potranno venire ammessi nelle murature di riempimento nella proporzione di un quinto al più per ogni metro cubo di muratura, e ciò pure alla condizione che vengano preventivamente spaccati in modo regolare e che siano scevri alla loro superficie di qualunque materia terrosa, senza del che saranno rifiutati.

Art. 26. — La pietra da taglio sarà estratta essa pure dalle cave di marmo esistenti nelle vicinanze di Carrara, avrà il grado di lavoratura indicato dalla sua denominazione senza alcun difetto, come fenditure, peli, macchie o tasselli, e verrà rifiutata tutta quella che nel trasporto avesse sofferto qualche alterazione o guasto.

Art. 27. — La calce sarà scelta fra quella dotata del maggior grado d'idraulicità che producono le migliori fornaci di Pisa e dovrà esser condotta sui lavori in pezzi e cotta di fresco, ond'è che sarà rifiutata rigorosamente quella sfiorita o ridotta in polvere.

Col mezzo di appositi esperimenti sarà constatato il grado d'idraulicità che detta calce possiede, e quando risultasse non esser sufficiente per i lavori in cui si richieggono cementi di pronta presa, l'impresa sarà tenuta di portarla al voluto grado, mediante l'impiego di una conveniente dose di pozzolana in surrogazione di altrettanta sabbia.

Art. 28. — I mattoni proverranno pure dalle fornaci di Pisa. Saranno quanto a grado di cottura della qualità denominata in Piemonte mezzanella forte, ben modellati, di frattura fina e compatta, di giusta cottura, ed avranno ad un dipresso le dimensioni 0,06 × 0,13 × 0,26. Dalle stesse fornaci dovranno pure provvedersi le tegole e gli altri laterizi che potranno occorrere nella costruzione dei fabbricati, dichiarandosi espressamente vietato l'impiego dei prodotti delle fornaci dei dintorni di Carrara perchè troppo inferiori in bontà a quelli delle sovraccennate.

Art. 29. — Il materiale pel massicciato libero della via, siccome è prescritto al precedente art. 6, si comporrà di uno strato inferiore di ghiaia naturale, alto metri 0,30 e di uno strato superiore di sabbia mista con ghiarella dell'altezza di 20 centimetri destinata a copertura delle traversine. La ghiaia per lo strato inferiore non potrà eccedere in alcun senso la dimensione di 5 centimetri, ed il sabbione superiore dovrà essere di grana grossa e mondo da materie terrose. La superficie sulla quale devesi posare il massicciato verrà diligentemente appianata e disposta con leggiera pendenza dal mezzo verso l'esterno, e non si potrà intraprendere il trasporto ed il collocamento a sito del materiale, se prima non si sarà fatto procedere alla verificazione del piano stradale, e non se ne sarà riconosciuta l'esattezza del livellamento. Oltre alla ghiaia e sabbione voluto per lo stabilimento della ferrovia, dovrà l'impresa provvedere ad impiegarne la quantità che verrà dalla Direzione Tecnica giudicata necessaria pel bisogno delle stazioni di Carrara ed Avenza, loro piazzali e strada d'accesso, per le rampe d'accesso ai passaggi a livello, e per le deviazioni di strade pubbliche o private.

Art. 30. — Per tutto ciò che riguarda i fabbricati della stazione di Avenza e Carrara di cui non si hanno ancora i progetti compilati, la Direzione Tecnica si riserva di rimettere all'impresa unitamente ai disegni dei medesimi una memoria spiegativa di tutti i dettagli di esecuzione a cui l'impresa sarà in dovere di uniformarsi.

Art. 31. — Ogni altra specie di materiali oltre quelle indicate agli articoli precedenti sarà di buona qualità, e scelta fra i migliori che con soddisfacente risultamento comprovato dall'osservazione e dall'esperienza sogliono impiegarsi nelle opere pubbliche delle località attraversate dalla linea o delle vicine.

Le opere d'arte poi, ed i lavori d'ogni genere appartenenti sia al corpo della strada appaltata, sia ai fabbricati ed edifizi attinenti, sia a qualsivoglia sua dipendenza od accessorio, saranno eseguiti secondo i buoni sistemi e precetti dell'arte colla solidità e colla convenienza e regolarità di forme e dimensioni corrispondenti alla propria destinazione.

Art. 32. — La direzione dei lavori verrà assunta dall'amministrazione superiore la quale la eserciterà col mezzo dei suoi ingegneri ed altri delegati seguendo le norme vigenti per tutti gli appalti di opere pubbliche che si fanno costrurre per conto dello Stato e segnatamente quelle che formano la materia del capo terzo del titolo sesto della legge del 20 novembre 1859, Num. 3754, in tutto ciò che possono essere applicabili alla natura del presente contratto a prezzo fatto.

La suddetta direzione ha per iscopo di accertare ed esigere la perfetta esecuzione d'ogni opera in conformità dei progetti approvati, delle buone regole dell'arte e delle prescrizioni del presente Capitolato. Sarà però libera l'impresa di procedere nella distribuzione e nella condotta dei lavori nel modo che potrà esserle suggerito dalla sua industria purchè in tal modo non sia in opposizione alle indicazioni dei progetti ed alle regole e prescrizioni preaccennate e guarentisca non solo la stabilità e durata delle opere, ma anche il compimento loro nel termine di tempo prefisso dal contratto.

Se gl'ingegneri direttori riconosceranno impiego di cattivi materiali, difetto di regolarità e maestria nell'opera manuale, inosservanza delle buone regole dell'arte, delle indicazioni degli approvati progetti e delle prescrizioni dei Decreti Ministeriali di loro approvazione, richiameranno con apposite intima-

zioni l'impresa all'adempimento delle sue obbligazioni e quando ella non si presti alle riforme che le si saranno ordinate, potranno far sospendere i lavori.

Se l'attività colla quale i lavori progrediranno non sarà tale da fare ragionevolmente argomentare che possano essere condotti a termine nel tempo prefisso dal contratto, e se inefficaci riusciranno le intimazioni per un conveniente aumento dell'attività medesima, potrà, previa una formale ingiunzione, l'amministrazione superiore provvedervi d'ufficio.

ART. 33. — Insorgendo quistioni tra l'amministrazione superiore e l'impresa, relativamente agli oggetti contemplati nell'articolo precedente, le quali non possano essere risolte per le vie amministrative, potranno venire rimesse al giudizio di arbitri osservando le norme per siffatti giudizi stabilite dalle vigenti leggi di procedura civile.

Quando l'impresa trascuri o nieghi di rimettersi alla sentenza definitiva che in tale giudizio sarà pronunziata, sarà l'amministrazione superiore autorizzata a far progredire senza altro i lavori d'uffizio a maggiori spese dell'impresa medesima.

ART. 34. — Per tutti i contratti ed atti che l'impresa stipulerà relativamente ed esclusivamente alla costruzione che si assume, e secondo i patti del concesso appalto, saranno accordate all'impresa medesima, per rispetto ai diritti di insinuazione, le stesse facilitazioni concesse all'impresa costruttrice della linea principale della ferrovia litorale ligure.

ART. 35. — È accordata all'impresa la libera importazione esente da ogni dazio d'entrata di tutti i ferri e macchinismi esclusivamente destinati ed assolutamente necessari alla costruzione della Strada Ferrata, e tali che dopo ultimata essa costruzione debbano necessariamente restare annessi alla strada medesima formandone parte integrante, sia per la sua stabilità, sussistenza o convenienza alla propria destinazione, sia quale mezzo d'effettuarne il regolare servizio.

A siffatto riguardo l'impresa dovrà assoggettarsi alle cautele prescritte dal Ministero delle Finanze con circolare del 9

marzo del corrente anno 1863, Direzione Generale delle Gabelle Num. 16.

I trasporti dei suddetti materiali e macchinismi, che l'impresa volesse eseguire sulle strade ferrate dello Stato da lui esercitate, godranno pure di una tariffa di favore, cioè della diminuzione del quaranta per cento sulla tariffa delle classi a cui appartengono.

ART. 36. — I lavori compresi nel presente appalto dovranno essere perfettamente ultimati nel termine di mesi diciotto dal giorno in cui sarà notificata all' appaltatore la superiore approvazione del contratto. Per ogni 40 giorni di ritardo l' Impresa sottostarà ad una deduzione dell' uno per cento sul total prezzo d' appalto. Per lo contrario per ogni acceleramento della suddetta perfetta ultimazione l' Impresa riceverà un premio pure ragguagliato all' uno per cento del totale prezzo d' appalto per ogni quaranta giorni.

Se la strada quantunque non perfettamente ultimata, ad una certa epoca prima della scadenza dei diciotto mesi si troverà in istato da poterne con sicurezza intraprendere e ne venga effettivamente dal Governo col consenso dell' Impresa intrapreso l' esercizio, per tutto il tempo per cui durerà questo servizio anticipato fino alla scadenza dei suddetti mesi diciotto riceverà la detta Impresa una indennità ragguagliata al mezzo per cento del total prezzo d' appalto, il che mediante rimarranno a di lei carico tutti i guasti e consumi che per causa dell' anticipato esercizio potrà soffrire il massicciato e l' armamento della via.

ART. 37. — Dopo il totale compimento dei lavori, il Ministero ne farà eseguire la generale collaudazione in contradittorio dell' Impresa per mezzo di un Ufficiale del Genio Civile, o di una Commissione tecnico-amministrativa da lui nominata.

La collaudazione si riferirà alle opere tutte costituenti il corpo della Strada, alla qualità del materiale ed al modo di costruzione dell' armamento della via, alle case cantoniere, alle stazioni e loro edifizi accessorii e ad ogni altro lavoro eseguito

in forza del contratto d'appalto, ed avrà per iscopo di assicurarsi che siano state adempiute le obbligazioni di esso contratto e che l'esercizio possa farsi in modo completo e permanente e con piena guarentigia della sicurezza pubblica.

L'Impresa dovrà tosto apportare riparo ed emendazione a quelle mancanze, difetti ed inosservanze, che si riconoscessero all'epoca della collaudazione, e quando ella non vi si prestasse, il Ministero potrà provvedervi a di lei rischio e pericolo valendosi dei fondi provenienti dalle ritenute, di cui all'art. 43 del presente Capitolato.

Art. 38. — L'Impresa è obbligata a mantenere in perfetto stato pel corso di un anno, dopo l'ultimazione completa e la collaudazione, tutte le opere eseguite per la costruzione della strada appaltata e sue dipendenze ed accessorii, ad emendare i difetti che venissero manifestando ed a riparare i guasti e rovine a cui andassero soggetti per causa di difettosa costruzione o per effetto dell'azione di agenti esteriori naturali ed inevitabili, quali sarebbero le intemperie e le piene.

Non saranno però a di lei carico quei lavori di mantenimento e quei risarcimenti di consumi, che senza che si possano imputare ad imperfetta costruzione primitiva si riconoscessero naturale conseguenza dell'esercizio fatto dopo le anzidette ultimazione e collaudazione.

Art. 39. — L'ammontare complessivo di tutte le opere occorrenti per l'apertura e definitiva sistemazione del tronco di ferrovia da Avenza a Carrara con tutti i suoi accessorii e dipendenze è calcolato nella somma di L. 1,225,600 ripartita come segue:

1. Occupazione dei terreni ed acquisto di proprietà private in genere	L.	81,000
2. Sterri e rilevati		399,000
3. Ponti, acquedotti, viadotti, muri di sostegno e di cinta		353,000
	L.	833,000

Riporto. L.	833,000
4. Traversate a livello, inghiaramento di strade ordinarie, selciati, siepi, seminazione di scarpe, paracarri, termini e tagli di fabbricato. . . .	10,000
5. Stazione di Carrara, ampliazione e compimento di quella di Avenza, case cantoniere, caselli di guardia e telegrafo.	80,500
6. Armamento della via e materiale fisso. . . .	242,000
7. Oggetti diversi ed obblighi accessorii all' appalto compresi segnatamente i lavori di ampliazione della stazione di Avenza e di suo adattamento al servizio speciale dell' appaltata diramazione.	60,100
Importare generale delle opere di costruzione della diramazione da Avenza a Carrara e suoi accessorii. . . . . L.	1,225,600

Art. 40. — L' appalto delle opere di costruzione della diramazione da Avenza a Carrara e suoi accessorii tutti indicati e prescritti nei precedenti articoli, e nel piano, profilo e disegno che vi si riferiscono, è concesso a prezzo fatto a sorte, a tutto rischio e pericolo dell' appaltatore per la somma fissa ed invariabile di lire un milione duecentoventicinquemila e seicento, o quell' altra che nel definitivo contratto venisse pattuita. Oltre una tale somma l' appaltatore non potrà pretendere verun compenso a titolo di maggiori opere, di errori di computi, d' insufficienza di prezzi, di circostanze impreveduto, di sinistri occorsi durante l' esecuzione o nell' anno di manutenzione, di casi di forza maggiore, o per altra ragione qualunque, il patto a prezzo fatto ed a sorte dovendo intendersi nel senso il più assoluto.

Si dichiara poi espressamente che non potranno somministrargli alcuna ragione di pretese le parziali indicazioni dell' articolo precedente, le quali altro oggetto non hanno fuor di quello di somministrare degli elementi, su cui regolare le

rate di pagamento dell' Impresa, senza che possa dirsi che della somma totale di Lire 1,225,600 piuttosto una che un'altra parte determinata sia fissata a distinto correspettivo di un dato capo di lavoro, e che ciò che potrebbe riguardarsi scarso per questo non sia per trovare compenso nella massa degli altri.

ART. 41. — L' importare dei lavori appaltati sarà pagato all' Impresa in numerario o con Cartelle del Debito Pubblico del Regno d' Italia fruttanti l' interesse del cinque per cento, al valore che avranno sulla piazza di Torino nel giorno in cui ne sarà fatta la consegna all' Impresa.

I pagamenti saranno fatti in rate di lire centomila per cadauna, quando da certificati da rilasciarsi dalla Direzione Tecnica sia giustificato che a pari somma arrivino i nove decimi del valsente delle spese che la Impresa avrà incontrate per lavori eseguiti, per materiali provvisti ed accettati sul luogo dei lavori, e per indennità di occupazioni permanenti di proprietà private effettivamente pagate, e nei casi di contestazione depositate nelle pubbliche casse per ordine dell' autorità competente.

ART. 42. — Per la regolazione delle suddette rate sarà proceduto dalla direzione anzidetta alle necessarie verificazioni e misure della qualità e della quantità dei lavori eseguiti ed alla valutazione loro ai prezzi di unità risultanti da apposita tabella da compilarsi dalla direzione medesima.

Nella composizione di siffatta tabella si prenderanno per base, per quanto riguarda alle opere o lavori eseguiti, le parziali indicazioni del 39° articolo dei presenti capitoli in questo senso, che i prezzi d' unità saranno combinati in guisa che quando l' esecuzione di qualcuno dei capi di lavori ivi compresi sia compiuto, venga a risultarne un valsente pari alla somma per quel capo indicata. Gli altri dati ed elementi di valutazione dei lavori necessari per comporre la suddetta tabella saranno ricavati per quanto ne sarà possibile dai computi metrici ed estimativi, che formano parte del progetto delle opere di cui si concede l'appalto, con espressa dichiarazione

che l'uso speciale ed unico di un'equa regolazione delle rate di pagamento all'appaltatore a cui si verranno con ciò a far servire le indicazioni ed i documenti sovrindicati, non potrà somministrare alcuna ragione d'invocarli per infermare in qualsivoglia modo la prescrizione dell'appalto a prezzo fatto ed a sorte, data al precedente art. 40.

Per quanto riguarda ai materiali provvisti ed accettati sul luogo dei lavori saranno essi valutati ai prezzi di comune commercio. Finalmente per quanto riguarda agli acquisti di proprietà private sol quando ne risulti compiuto il pagamento sarà messa in conto la corrispondente somma indicata al precedente articolo 39, e prima d'allora non saranno valutate, che per quanto colla presentazione dei necessari documenti l'impresa comproverà di avere effettivamente pagato, o depositato nei casi di contestazione nelle pubbliche casse d'ordine dell'autorità competente.

ART. 43. — La ritenuta di un decimo della somma di cui l'impresa risulterà creditrice, da farsi all'occasione del pagamento di ogni rata a termini dell'art. 41, le verrà restituita per tre quinti di poi che sarà stata approvata dal Governo la collaudazione finale, di cui all'art. 37; e gli altri due quinti non verranno pagati se non dopo la scadenza dell'anno di manutenzione, di cui all'art. 38, prelevate, ben inteso, dalla suddetta ritenuta e da quelle altre somme che non si fossero pagate pei motivi accennati all'art. 37, le spese che fossero state fatte dal Governo o per opere eseguite d'uffizio o per qualsivoglia altro motivo dipendente dalla inosservanza dei patti stipulati.

Scaduto l'anno di manutenzione e dipoi che sia stato riconosciuto trovarsi la strada in buono stato in ogni sua parte, verrà pagato all'impresa ogni residuo che ancora le spettasse sul totale ammontare dello appalto quando non vi si opponga il disposto degli articoli di legge, menzionati all'articolo 45 del presente Capitolato.

ART. 44. — A guarentigia dell'esatto adempimento degli

obblighi che l'impresa si assume in forza del contratto di appalto, a cui si riferisce il presente Capitolato, dovrà ella comprovare all'atto della sottoscrizione del contratto d'appalto ed in ogni caso non più tardi di otto giorni da quello nel quale all'appaltatore sarà stato notificato il deliberamento definitivo di avere versato nella cassa dei depositi e prestiti la somma di lire centomila in effetti pubblici dello Stato, cioè od in buoni del Tesoro, od in cartelle del Debito Pubblico del Regno d'Italia al cinque per cento, le quali saranno ricevute al valore nominale, od in cartelle del 3 per cento valutate al corso d'emissione.

La metà di questa cauzione sarà restituita all'impresa quando l'importare dei pagamenti realmente fatti, dietro i certificati rilasciati dalla Direzione tecnica a termini dell'Art. 41, giungeranno ai due terzi del total prezzo d'appalto. L'altra metà verrà restituita all'epoca, in cui sarà pagato l'ultimo residuo del prezzo d'appalto.

Occorrendo il bisogno, l'importare della cauzione prescritta al presente articolo servirà agli usi stessi ai quali possono essere destinate le ritenute, di cui all'articolo precedente.

ART. 45. — Sono applicabili alla presente impresa le disposizioni degli articoli 299, 300, 301, 302, 305, 307, 308, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 317, 319, 320 e 321 del titolo VI della legge del 20 novembre 1859 sull'ordinamento del servizio delle opere pubbliche.

I cottimi permessi dall'Articolo 299 potranno anche intendersi estesi ai tagli di roccie.

ART. 46. — I piani, profili ed altri disegni componenti il progetto approvato saranno osservati come parte integrante e sussidiaria del presente Capitolato, con dichiarazione però che le prescrizioni del Capitolato medesimo dovranno sempre prevalere sulle indicazioni di essi disegni, piani e profili ovunque vi si potessero scorgere divergenze quali si vogliano.

Per tutti quegli oggetti poi, pei quali gli articoli precedenti ed i surriferiti disegni non porgono specifiche prescri-

zioni ed indicazioni, come anche per le maggiori e più particolareggiate spiegazioni, che i termini generali, nei quali taluni dei suddetti articoli sono espressi, possono lasciar desiderare, e così per tutto ciò per cui o non è provveduto, o non è altrimenti provveduto col presente Capitolato si dichiara tenuto l' appaltatore ad uniformarsi al disposto delle istruzioni e condizioni speciali in istampa approvate dal Ministero in data del 25 settembre 1862 per l' eseguimento dei lavori della ferrovia litorale ligure, fra gli Articoli delle quali istruzioni e condizioni debbono notarsi come applicabili al presente appalto i seguenti: 1, 13, 14, 15, 16, 17 ultimo capoverso, 18, 19, escluso il capoverso, 20, 21 riferito però al disposto delle Leggi e Regolamenti in vigore nei già Stati estensi, 23 idem, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 37 escluso il capoverso, 38, 39, 40, 42, 44, 46, 53, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66 67, 68, 69, 73 pei soli due capoversi, 74, 75, 78, 79, 80, 81, 83, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 101, 102, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113.

Torino, addì 15 maggio 1863.

L' Ispettore del Genio civile, Commissario del Governo per la ferrovia litorale ligure

All' originale sottoscritto G. B. MOGLINO.
» » CRISTOFORO PIANEZZA.

Trascrizione *in extensum* degli articoli delle Istruzioni e Condizioni a stampa accennati nel capoverso dell' ultimo Articolo (46) del Capitolato che qui precede.

ART. 1. — Reso definitivo il contratto d' appalto l' impresa avrà cura di munirsi tostamente di un Decreto del Ministero dei Lavori pubblici, colla scorta del quale riconosciuta nella sua legale qualità a termini dell' Articolo 5 della Legge del 6 Aprile 1839 sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica, si trovi abilitata ad introdursi nelle proprietà private senza opposizione e sotto la protezione accordata dal successivo Ar-

ticolo 6 per eseguirvi tutte le operazioni di rilevamento di piani e profili, scandagli del terreno, ed altre necessarie sia per la compilazione del progetto, sia pei tracciamenti definitivi, perchè possano avere il loro regolare corso le formalità delle espropriazioni. — Del detto Decreto, a diligenza dell' impresa e coll' opera dei Sindaci, sarà fatto seguire preventivamente e nel termine di tempo stabilito dal precitato Art. 5 della Legge, la pubblicazione per copia autentica in ciascuno dei Comuni, il cui territorio dalla linea della ferrovia dovrà essere intersecato.

ART. 13. — All' incominciamento di qualsivoglia lavoro dovrà farsi dall' impresa sempre precedere il tracciamento planimetrico ed altimetrico del medesimo in modo regolare, ostensibile e permanente. Col mezzo di aste verticali più o meno alte, e più o meno grosse secondo le circostanze, stabilmente al bisogno impiantate in zoccoli di buona muratura, con pilastrini di muro, con incisioni nella roccia, con linee a vari colori segnate sui fabbricati o con qualsivoglia altro mezzo equivalente e conforme alle buone pratiche in casi simili seguíte, dovranno segnarsi sul terreno i punti estremi di qualsivoglia tratta rettilinea o curvilinea della ferrovia, e quelli dei tronchi da aprirsi in sotterraneo, i punti di cangiamento del pendío longitudinale, i vertici degli angoli sotto i quali si incontrano due tratti rettilinei consecutivi prolungati, o quando la disposizione del terreno ciò rendesse impossibile, i vertici degli angoli del poligono regolare di minor numero di lati, che la detta disposizione permetterà di circoscrivere alla curva da interporsi ai predetti tratti rettilinei, i prolungamenti a cielo aperto per la maggior lunghezza consentita dalla disposizione dei luoghi, dell' asse dei sotterranei rettilinei a ciascuno dei capi di questi, gli assi così longitudinali come trasversali, e la posizione altimetrica delle parti più importanti degli edifizi servienti al ristabilimento delle comunicazioni intersecate e dei principali fra quelli destinati al passaggio delle acque; per ultimo ed appena che l' inoltramento dei lavori permetterà di farlo, saranno stabiliti

in modo preciso, e non più soggetti a variazioni, lungo lo sviluppo reale della linea i segnali indicativi delle distanze chilometriche ed ettometriche debitamente numerate e misurate sull' asse.

ART. 14. — Ai tracciamenti fondamentali accennati all' articolo precedente egli è poi ben inteso che a tempo opportuno dovranno aggiungersi quelli dei trasporti di strade pubbliche, delle traversate a raso e loro accessi, delle case cantoniere e loro piazzette, dei fabbricati e del perimetro e piano delle aree delle stazioni, ed insomma di qualsivoglia accessorio od opera complettiva della ferrovia appaltata.

Nei particolari della regolazione di qualunque tracciamento dovrà pur anche la impresa riferirsi ai suggerimenti che le saranno dati per parte della direzione tecnica delle opere, ed estendere parzialmente quelle fondamentali disposizioni che sole sarebbero strettamente necessarie per la regolare esecuzione, alle più minute indicazioni e designazioni, che possono occorrere, sia per rendere manifesti certi fatti che colla detta esecuzione potessero produrre conseguenze meritevoli di una preventiva considerazione e ponderazione nell' interesse dell'opera, sia per abilitare i possessori da espropriarsi a formarsi una giusta idea dell'estensione e della natura dei danni che sono per soffrire, ed agevolare per tal modo la riuscita delle trattative amichevoli relative ai risarcimenti da corrispondersi loro, od in caso contrario d'eseguimento delle formalità prescritte dalla legge per la determinazione di essi risarcimenti, tanto per le vie amministrative, quanto per le vie giuridiche.

ART. 15. — Eseguiti i tracciamenti, si procederà prima che si ponga mano ai lavori dagli ingegneri incaricati della direzione tecnica delle opere alla ricognizione della conformità coi piani, profili ed altri disegni approvati. Di tale ricognizione sarà disteso, in contraddittorio dell'impresa, un verbale il quale comprenderà i cenni descrittivi delle più importanti circostanze che si saranno rilevate nelle fatte verificazioni, e nel quale saranno chiaramente riferite tutte quelle rettificazioni, di cui

possa essersi riconosciuto per avventura il bisogno. Questi verbali, tanto quando si riferiscono a sole tratte od opere parziali, quando si riferiscono a verificazioni estese e generali, saranno firmati dai delegati dell'impresa, sia puramente e semplicemente in segno di annuenza, sia con quelle motivate riserve che nel proprio interesse si credessero di ragione.

ART. 16. — I tracciamenti definitivamente approvati saranno a cura e diligenza dell'impresa, per quanto sarà compatibile col processo d'esecuzione delle opere, conservati, ed al bisogno ristabiliti; la regolarità della quale conservazione e ristabilimento la direzione tecnica sarà sempre in diritto di accettare richiedendo per tale accertamento l'opera ed il contraddittorio dell'impresa.

Soltanto dopo eseguite le collaudazioni prescritte all' Art. 65 della Convenzione sarà fatta facoltà all'Impresa di togliere quei segnali del tracciamento approvato che sino all'ultimazione delle opere si avessero potuti conservare, eccettuati solo quelli indicativi dei cangiamenti di pendenza e delle distanze chilometriche ed ettometriche.

ART. 17. — (ultimo capoverso) Le curve dei cangiamenti ed incrociamenti di vie nelle Stazioni non potranno avere mai raggio minore di metri 250.

ART. 18. — L'Impresa dovrà acquistare in proprietà libera ed assoluta, a nome e per conto dello Stato, tutti i terreni, fabbricati ed altre proprietà e ragioni pubbliche o private qualunque necessarie per costruire e portare a stato di permanente esercizio la strada ferrata con tutte le sue dipendenze ed accessorii di scarpe, fossi, siepi, steccati e muri di chiusura, opere di conservazione o di ristabilimento delle pubbliche comunicazioni e del corso delle acque pubbliche, case cantoniere e loro aiuole di contorno, caselli di guardia, fabbricati delle Stazioni ed aree libere circostanti necessarie per gli accessi, pei depositi, pei movimenti e per ogni regolare e compiuto servizio da farsi nelle medesime così per viaggiatori come per le merci.

ART. 19. — (escluso il capo verso) I limiti sino a cui dovranno estendersi le occupazioni permanenti e per conseguenza gli acquisti delle proprietà private, sono determinati dall'estensione materiale delle opere da eseguirsi con quel di più che è voluto sia dalle leggi generali sul diritto di servitù relativamente alle distanze delle fabbriche, dei muri di cinta, dei piantamenti, dei fossi e scavi delle proprietà del vicino, sia dalle Leggi speciali vigenti sulle servitù legali delle ferrovie pubbliche e delle proprietà adiacenti e sulla polizia di esse ferrovie.

ART. 20. — Per quello che riguarda al ristabilimento delle comunicazioni private e dei corsi d'acqua artifizialmente condotta, l'Impresa non avrà l'obbligo dell'acquisto della proprietà libera ed assoluta del suolo da occuparsi, ma soltanto quello dell'acquisto del diritto di passaggio o d'acquedotto sul suolo medesimo secondo i casi, ciò ben inteso senza alcun pregiudizio delle ragioni degli utenti e degl'interessati all'eseguimento delle opere necessarie per l'esercizio delle suddette servitù nei termini che nei casi speciali verranno con essi concordati. La natura dell'acquisto, sia esso della proprietà, o delle servitù surriferite, dovrà però essere chiaramente specificata negli atti che l'Impresa è tenuta a produrre, sì per far fede dell'adempimento delle sue obbligazioni relative ai risarcimenti per occupazioni o guasti di proprietà private, come per munire l'Amministrazione, per conto della quale gli acquisti saranno stati fatti, di validi titoli dei diritti e del legittimo possesso, di cui dovrà essere investita.

ART. 21. — Non solo di quegli stabili o di quelle porzioni di stabili eccedenti l'estensione indicata nel precedente articolo di cui l'Impresa facesse acquisto per ricavarne materiali per la costruzione della ferrovia, o per altre sue particolari convenienze in dipendenza dei lavori di essa costruzione, conserverà l'Impresa medesima la proprietà, ma anche di quelle che dovesse acquistare in dipendenza del disposto dagli Art. 25 e 26 della Legge 6 Aprile 1839, nè potrà pretendere che con

particolari pagamenti l'Amministrazione da quegli acquisti la rilevi.

ART. 23. — È obbligo dell'Impresa di raccogliere e somministrare ai Prefetti delle provincie di Genova, Porto Maurizio e Massa, ed ai sotto Prefetti dei Circondari da quelle provincie dipendenti, le notizie ed i dati necessari per abilitare quelle Autorità amministrative all'emanazione del Decreto prescritto dall'Art. 10 della Legge surripetuta. Tali notizie e dati dovranno essere contenuti in altrettanti quadri distinti quanti sono i Comuni che la ferrovia dee attraversare.

Acciocchè poi abbiano più facile, spedito e sicuro effetto le disposizioni di essa Legge, massimamente per quanto riguarda la riuscita delle trattative amichevoli davanti ai Sindaci, ed ai Prefetti e Sotto-Prefetti, ed in prevenzione anche del caso previsto al capoverso dell' Art. 20, ognuno dei suddetti quadri sarà accompagnato dal corrispondente squarcio del piano parcellario, nel quale le proprietà da occuparsi con regolare grafica designazione saranno indicate ed al respettivo quadro designativo rapportate.

ART. 24. — Gli sterri e rilevati occorrenti per la costruzione della ferrovia e sue dipendenze od accessorii, abbiano essi a farsi a cielo aperto oppure in sotterraneo, dovranno eseguirsi in modo da regolarmente soddisfare alle forme prescritte agli articoli 21, 22 e 23 della convenzione, ed a quelle risultanti dalle indicazioni combinate dal piano dei profili in lungo ed in traverso, delle sagome normali prescritte all' Art. 9 delle presenti istruzioni e degli altri disegni speciali qualunque costituenti il progetto approvato.

Le scarpe dei rinterri, quelle più o meno inclinate dei tagli, i piani verticali o prossimi alla verticale degli scavi di roccie stabili, le pareti ed il cielo di quei sotterranei che non abbisognassero di rivestimento murale, dovranno convenientemente appianarsi e ridursi ad uniforme regolarità.

ART. 25. — I rilevati che verranno formati con materiali trasportati a schiena di uomini o di bestie o su carriuole

o carrette ordinarie trainate da uomini o da bestie, dovranno farsi progredire a strati di 25 in 30 centimetri di altezza cadauno e venire fortemente con adattati strumenti pigiati. Potrà dalla pigiatura prescindersi nel caso che i suddetti materiali siano riconosciuti di natura incompressibile, ed in quella dei trasporti che si effettuassero su vagoni per vie ferrate provvisionali. In quest' ultimo caso il solido del rilevato sarà abbozzato col semplice scarico dei vagoni, ma la scarpa che per tal modo verranno le terre a prendere naturalmente, sarà ridotta all' inclinazione che in ogni caso particolare verrà giudicata necessaria dalla Direzione Tecnica delle opere in senso del prescritto dell' Art. 21 della Convenzione mediante bene ordinate riprese a gradini le quali dovranno essere fortemente pigiate.

Portati i rilevati all' altezza del profilo fissata per la sede del massicciato qualunque sia il modo di costruzione e la natura dei materiali con cui saranno stati formati, a quell' altezza dovranno essere costantemente mantenuti fino alla colaudazione, riparando cogli opportuni ricarichi di mano in mano, al loro manifestarsi, i cedimenti che venissero a soffrire e con pari norma ricaricando anche il massicciato nel caso di cedimenti che avvenissero dopo la formazione di questa.

Art. 26. — Gli scoscendimenti e le corrosioni a cui le scarpe dei rilevati per qualunque siasi cagione andassero soggette, verranno riparate, secondo i casi, sia col loro ripristinamento, sia con adattate opere stabili di consolidamento, sia con lavori efficacemente atti a rimuoverne le cause. Le quali prescrizioni sono anche applicabili alla riparazione e conservazione delle scarpe, degli sterri, i materiali di scoscendimento delle quali verranno rimossi, ed ove non potessero trovare altro utile impiego, trasportati in sito innocuo.

A premunire le scarpe degli sterri dalle solcature, dalle corrosioni e dalli scoscendimenti non dovrà pretermettersi dall' Impresa l' esecuzione delle opere necessarie per una conve-

niente regolazione del corso delle acque naturalmente decadenti dai terreni superiori, quali sono i controfossi di deviazione, i rivestimenti di alcune zone delle scarpe con solida opera murale a secco od in calce, i doccioni di legname, di muro o di selciato e simili.

Art. 28. — I materiali degli sterri saranno impiegati nella formazione dei rilevati.

Potranno anche impiegarsi nel massicciato e nelle opere d'arte quando siano giudicati di qualità conveniente sotto al rapporto delle forme, dimensioni dell'inalterabilità alle vicende atmosferiche e della permanente attitudine agli uffizi di resistenza a cui deggiono compiere. Quelli che agli anzidetti bisogni ed usi o sopravanzassero o fossero inetti o di cui l'Impresa non trovasse di propria convenienza l'impiego, saranno trasportati fuori della ferrovia in sito da cui non possano ricadervi, ed in cui non possano nuocere nè al buon regime dei fiumi, torrenti e rivi od alle proprietà adiacenti nè alla buona conservazione dei porti e spiagge.

Art. 29. — Nei casi d'insufficienza dei materiali degli sterri per la formazione dei rilevati o quando l'Impresa non ne trovasse di sua convenienza il totale o parziale impiego, le quantità mancanti saranno ricavate da località esteriori alla ferrovia.

Gli scavi che per tale oggetto si praticassero nei terreni superiori alla ferrovia medesima dovranno essere regolati e disposti di maniera da rimuovere ogni pericolo d'immediati o prossimi scoscendimenti a di lei danno, e volendosi spingere sotto il di lei suolo dovrannosi verso di esso disporre con una scarpa regolata in conformità del prescritto dell'Art. 21 della Convenzione.

Quegli scavi poi che occorresse d'aprire nei terreni inferiori alla ferrovia dovranno dal lato di questa ed a partire dal margine della proprietà stradale, essere disposti con iscarpa non minore di quella per gli sterri prescritta al precitato Art. 21 lasciando eziandio tra il detto margine ed il

ciglio dello scavo quella distanza orizzontale, che in alcuni casi speciali sarà ravvisata necessaria per non compromettere la stabilità della ferrovia e dei suoi accessorii.

Le materie che si volessero ricavare dagli alvei e dai ghiareti dei fiumi, torrenti e rivi per impiegarle nei rilevati o per altro uso qualunque, saranno scavate in modo e con tutte le precauzioni necessarie per evitare qualsivoglia deviazione od altro qualunque sconcerto nei detti alvei, che possa tornare a pregiudizio del loro regime o della ferrovia stessa o delle adiacenti proprietà pubbliche o private.

Per gli usi anzidetti non potrannosi praticare estrazioni di materiali dalla spiaggia del mare se non in quanto esse siano fatte con precauzioni analoghe alle sovra prescritte per ciò che concerne all'incolumità del corpo della ferrovia e sue dipendenze e con osservanza delle Leggi e Regolamenti vigenti sulla polizia e sulla conservazione dei porti e spiagge.

Art. 30. — I tagli superiori della ferrovia saranno sostenuti da muri ovunque lo richieda il bisogno della difesa o conservazione di qualche sovrastante strada od altra opera pubblica o di qualche pubblico o privato edifizio, di cui non si dovesse o potesse eseguire l'occupazione.

In simil modo sarà facoltativo all'impresa di sostenerli su tutta o su una parte della loro altezza in tutti quei casi in cui lo trovasse di piena convenienza per evitare le grandi occupazioni di proprietà private, che in terreni molto inclinati sarebbero la conseguenza di un eccessivo protendimento delle scarpe.

Questo modo di sostegno potrà anche essere reso obbligatorio laddove fosse dalla Direzione Tecnica dei lavori giudicato conveniente per assicurare la stabilità del terreno contro le frane o la caduta di materiali che potessero nuocere alla permanente e sicura praticabilità della ferrovia.

Nel primo dei qui sovra indicati casi dovranno pure essere sostenuti con muri o con rivestimenti murali su tutta o su una parte della loro altezza le scarpe dei rilevati, come sarà

facoltativo all' impresa di sostenerle allorquando a ciò sia consigliata da motivi di convenienza propria, della stessa natura di quelli qui sovra enunciati per le scarpe degli sterri. E questo modo di sostegno o di munizione potrà essere reso obbligatorio ogniqualvolta la Direzione Tecnica dei lavori lo giudicherà necessario o conveniente per la difesa della Strada Ferrata nelle località nelle quali il di lei corpo o le di lei dipendenze si trovino esposte agli insulti del mare, sia nello stato ordinario di questo, sia nelle burrasche, o da quelli delle acque dei fiumi, torrenti, rivi e canali manufatti.

Pari obbligazione potrà imporsi all' impresa quando si tratti della tutela di qualche notabile interesse pubblico come sarebbe di non nuocere all' esercizio delle arti marittime sulle spiagge, alla libertà delle comunicazioni ed alla pubblica igiene nelle traverse od agli accessi degli abitati, nè di deturpare l' aspetto di questi.

Art. 37. — (Escluso il capoverso.) Gli attraversamenti della linea della Strada Ferrata colle strade ordinarie allorchè verrà proposto o prescritto di effettuarli col mezzo di sottovia a mente del capoverso dell' art. 26 della Convenzione, avranno sempre luogo con tutte le opere necessarie per assicurarne in qualsivoglia circostanza la praticabilità. Dovranno quindi essere posti al riparo di ogni inondazione da parte dei fiumi, torrenti e rivi, ed accompagnati da tutte le opere necessarie per lo scolo di quelle acque delle quali non potesse esservi impedita l' introduzione.

Art. 38. — Le coperture degli edifizi serventi al passaggio di acque qualunque a traverso della Strada Ferrata potranno formarsi di lastroni di pietra scalpellata per le luci di non maggior larghezza di sessanta centimetri; la tolleranza verrà solo estesa alle luci di un metro di larghezza, quando un considerevole strato di terra si trovi interposto fra il massicciato e le coperture anzidette. In ogni caso, ed ovunque sia convenientemente possibile saranno loro preferite le volte murali sia laterizie, sia di buon pietrame.

Qualunque sia il genere di copertura degli edifizi murali servienti al passaggio delle acque ed al ristabilimento delle comunicazioni attraverso alla ferrovia il punto supremo della schiena di esse coperture dovrà sempre trovarsi ad altezza non minore di centimetri cinquanta sotto il piano delle ruotaie.

Art. 39. — Gli alvei dei corsi d'acqua di qualunque natura saranno raddrizzati e trasportati convenientemente, ovunque ciò occorra, per mettere nel debito accordo la loro direzione con quella dei ponti, ponticelli ed acquedotti, sotto i quali dovranno attraversare la ferrovia. L'impresa sarà tenuta ad eseguire tutte le munizioni ed opere necessarie per assicurare la permanenza e l'innocuità di tali trasporti e raddrizzamenti.

Art. 40. — Le traversate a livello col mezzo delle quali potrà essere concessa, a' termini dell'art. 30 della Convenzione, di ristabilire le comunicazioni intersecate dalla linea della Strada Ferrata dovranno al più che sia possibile intersecare questa linea a squadra. In ogni caso non potranno venire ammessi attraversamenti sotto un angolo minore di 45 gradi.

Le piegature delle strade ordinarie, gli accessi delle dette traversate, non meno che a quelli dei sottovia o dei cavalcavia, dovranno essere sviluppate in modo da offrire la maggior possibile comodità e sicurezza in relazione alla natura del transito a cui debbono servire.

Art. 42. — Nelle traversate a livello le ruotaie saranno munite di contro rotaie di ferro la lunghezza delle quali dovrà eccedere di un metro circa la lunghezza libera del varco determinata colle norme prescritte all' art. 30 della Convenzione.

Nel caso di traversate oblique tanto la suddetta larghezza libera quanto la lunghezza delle contro rotaie si dovranno intendere misurate non sulla parallela all' asse della ferrovia, ma sulla perpendicolare alla direzione delle strade ordinarie.

Tutta l'area circoscritta dalle linee dei cancelli di chiusura o da quelle che passano per le estremità delle contro-rotaie,

sarà regolarmente selciata in ciottoli su letto d'arena ed il selciato in tutto il suo perimetro sarà contenuto da cordoni formati con lastre di pietra grossolanamente scalpellata, di competente altezza saldamente impiantate di coltello nel suolo.

ART. 44. — Oltre alle rinunzie al ristabilimento dei corsi d'acqua, di cui all'art. 36 della Convenzione, se l'impresa accettasse o convenisse anche coi privati o colle amministrazioni interessate delle rinunzie al ristabilimento di comunicazioni interrotte, di queste dovrà pure fare regolarmente constare.

Accessorie a quelle di costruzione della ferrovia essendo le opere di ristabilimento dei corsi d'acqua interrotti od alterati, l'obbligo di mantenimento della libertà, innocuità e regolarità dei corsi ristabiliti s'intenderà compresa fra quelli imposti all'impresa dall'art. 66 della Convenzione per tutto il tempo dall'articolo medesimo stabilito per tutto quanto non possa dipendere da innovazioni, dopo l'esecuzione di esse opere praticate per fatto d'altri.

Per le comunicazioni o semplicemente private o quantunque gravate di servitù a favore del pubblico, pure di privata proprietà, non potendosi costringere il proprietario, quando egli non vi consenta, a cedere la proprietà del terreno necessario pel loro ristabilimento, ma solo ad accordare su esso terreno la servitù attiva di passaggio a favore degli utenti e conseguentemente essendo libero all'impresa di convenirsi coi proprietari sia per l'acquisto della proprietà, sia per quello solo della servitù anzidetta, dovrà ella per ogni caso particolare far conoscere al Governo a nome e per conto del quale la convenzione avrà avuto luogo, per sua norma colla produzione di titoli legali, la natura e l'estensione dei diritti ceduti su quei terreni dai proprietari.

A malgrado di qualsivoglia rinunzia degli interessati non si potrà omettere di provvedere al corso delle acque, i cui condotti siano intersecati dalla via ferrata, quando dal loro ristagno fosse per soffrire nocumento la pubblica igiene, o per restarne compromessa l'immunità delle proprietà e dei diritti dei terzi.

Per le opere costrutte fuori della strada ed indipendenti dalla sussistenza e dalla buona conservazione di questa, siano esse o no state costrutte in sostituzione di altre preesistenti, l'impresa sarà tenuta a fare formalmente constare al Governo di aver passato colle pubbliche amministrazioni o coi privati interessati le convenzioni necessarie per l'affrancamento del Governo medesimo da ogni responsabilità ed obbligo ulteriore di mantenimento od altro.

ART. 46. — Le case cantoniere verranno collocate e costrutte in condizioni tali da offrire le debite guarentigie di stabilità e convenienza alla propria destinazione. Quindi nella posizione, nella distribuzione interna, nell'ampiezza della pianta e nell'altezza dei membri dovranno possedere ciò che è necessario per una comoda e salubre abitazione al riparo dalle ingiurie degli elementi, ed al sicuro dagli attentati dei mal'intenzionati; oltre a ciò comodità e facilità di accesso dalla ferrovia, decenza di aspetto esteriore, solidità sufficiente nei muri, nelle volte, nei solai e nel tetto, impermeabilità di questo, pavimenti o laterizi, o di buono smalto o di lastre di buona pietra tanto al piano terreno, quanto al piano superiore; soglie delle porte e finestre e gradini della scala di pietra scalpellata; tetto di artesie o di tegole laterizie con sottoposta impalcatura di grosse tavole a perfetto contatto, oppure di pianelloni che tenga luogo di soffitto al piano superiore, un camino in adattata posizione in tutte le camere, intonaco di tutte le pareti, così esterne come interne, ed imbiancamento di queste ultime; porte munite di robuste imposte colorite ad olio, così ad ogni camera, come ai ripostigli sotto e sopra la scala; finestre in numero necessario per illuminare le camere e la scala, e quelle del piano terreno nella posizione più conveniente pel servizio di vigilanza. tutte munite di robuste invetriate colorite come sopra, e queste ultime anche di gelosie od oscuri esterni parimente coloriti; ferramenta delle porte e finestre robuste, e di facile e conveniente maneggio; tetto munito di canali o doccie di latta, che ne portino le acque piovane a

scaricarsi nelle parti laterali o posteriori alla ferrovia, sono tutte condizioni le quali in ogni casa cantoniera dovranno concorrere.

Art. 55. — Il piantamento delle siepi vive sarà effettuato in istagione opportuna e saranno praticate per l'allevamento loro tutte le cure suggerite dalle regole di una buona coltivazione, in maniera che alla scadenza dell'anno di manutenzione si trovino in lodevole stato di vegetazione.

Art. 56. — Collocato quel primo strato del massicciato che dee trovarsi interposto tra la preparatagli sede e la base inferiore delle traversine, verrà compiuta la costruzione dell'armamento della via colla stabile collocazione di esse traversine, dei cuscinetti e delle rotaie dopo del che sarà portata a compimento la formazione del massicciato con quello strato superiore col quale hannosi a rinfiancare e coprire le traversine, ed in parte anche i cuscinetti e le rotaie. Questo strato al lato esteriore delle ruotaie dovrà alzarsi fin quasi a pareggiarne l'orlo, ma dal lato interno dovrà essere tenuto circa dieci centimetri più basso.

Art. 57. — Le traversine di qualunque essenza dovendo essere di legname sano, saranno rifiutate tutte quelle che presentassero qualche alterazione od irregolarità della sostanza legnosa che fosse per pregiudicarne le condizioni di durevolezza o nuocere agli uffizi di resistenza a cui deggiono compiere, così tutte quelle attaccate da un principio di putrefazione, le tarlate od abbrumate, le nodose, quelle che manifestassero fenditure dirette dal centro alla circonferenza, ovvero fessure circolari indicanti distacco degli anelli annuali l'uno dall'altro, quelle a fibre disordinate o troncate per l'irregolare intrusione di nodi e le contorte o di forma irregolare.

Le traversine dovranno provenire da alberi atterrati in buona stagione, ossia dalla metà dell'autunno alla fine dell'inverno ed avere meno di due anni di taglio.

Fra i legnami che potranno impiegarsi non preparati, la sola rovere è quella delle varie specie di quercia che verrà ammessa, ad esclusione segnatamente del cerro e delle piante re-

sinose, il solo larice ad esclusione di ogni altra specie di pino e sotto condizione che sia di fibra fina e compatta, e che non provenga da piante a cui sia stata tolta la resina.

ART. 58. — Le traversine saranno sempre spoglie della corteccia e l'alburno non sarà contato nelle dimensioni minime di grossezza fissate all'art. 48 della convenzione.

Saranno rifiutate quelle mancanti delle anzidette dimensioni, le quali verranno verificate nei punti di minore grossezza o lunghezza. La base colla quale le traversine poseranno sul massicciato sarà sempre bene appianata e verrà ridotta a centimetri 36 di larghezza in quelle in cui per avventura eccedesse tale misura.

ART. 59. — Sarà proceduto per parte della direzione tecnica ad una prima ricognizione delle traversine di mano in mano che saranno introdotte nei cantieri o depositi e marchiate e registrate dal ricevitore, quelle che saranno giudicate accettabili. Questa ricognizione non pregiudica al diritto che la prefata Direzione avrà di rifiutare successivamente quelle che all'atto del collocamento in opera manifestassero qualche difetto od avessero per qualsivoglia cagione sofferto alterazioni che le rendessero inette ad un lodevole impiego.

Le traversine rifiutate di poi che saranno state segnate col marchio di rifiuto verranno allontanate, a cura dell' impresa, dalla ferrovia e dai suoi cantieri.

ART. 60. — I cunei coi quali le rotaie debbono venire saldamente affisse nei cuscinetti, saranno di legno rovere sano, ben secco, spoglio affatto dell'alburno e di fibra diritta. Essi proverranno da' tronchi dapprima spaccati colla scure e non tagliati colla sega e successivamente lavorati colla pialla. Avranno le precise forme e dimensioni del modello che sarà somministrato all' impresa per parte della direzione tecnica.

Quelli che mancheranno delle sovra prescritte condizioni saranno rifiutati nelle ricognizioni da farsi sia all' atto della loro introduzione nei cantieri sia all' atto dell' impiego.

ART. 61. — Tanto le ruotaie colle stecche e chiavarde di

loro congiunzione, quanto i cuscinetti colle loro caviglie saranno precisamente conformi ai calibri e modelli dal Ministero debitamente approvati.

ART. 62. — Le ruotaie conserveranno il profilo del relativo calibro su tutta la lunghezza loro e segnatamente alle estremità le quali si eviterà diligentemente di comprimere o di alterare all' atto della segatura.

Tutte le ruotaie saranno tagliate alla loro giusta lunghezza alle estremità colla sega o con qualsivoglia altro mezzo meccanico di effetto equivalente. Le cave ne saranno diligentemente tolte. I piani delle sezioni riusciranno perfettamente a squadra coll' asse. La tolleranza sulle lunghezze fissate all' Art. 50 della Convenzione non dovrà eccedere un millimetro e mezzo.

ART. 63. — Nell' officina stessa della fabbricazione sarà fatta, per mezzo di un delegato del Governo, l' accettazione delle ruotaie coll' osservanza di tutte le prescrizioni che saranno state fissate dal Ministero. Sarà pure in diritto il Governo di delegare persona di sua confidenza per la sopraveglianza permanente alla detta fabbricazione e per le verificazioni necessarie ad oggetto di riconoscere se tutte le pratiche relative alla buona fabbricazione saranno state scrupolosamente osservate.

Le ruotaie accettate saranno contro segnate con particolare marchio.

L' accettazione all' officina avrà luogo senza pregiudizio del diritto del Governo di sottoporre le ruotaie a nuovo esame prima del loro collocamento in opera, e di rifiutare tutte quelle che per causa del trasporto, del carico e scarico, o per qualsiasi altra circostanza fossero divenute inservibili e non più nelle stesse condizioni in cui furono accettate, il qual diritto a mente del disposto dell' Art. 66 della Convenzione, esso conserverà fino alla scadenza dell' anno di manutenzione. Saranno portate lungi dai cantieri le ruotaie che su essi si rifiutassero come si è detto delle traversine, e come deve intendersi di qualunque altro materiale di rifiuto.

ART. 64. — Le stecche di congiunzione delle ruotaie a ra-

gione di due per ogni congiunzione, saranno di buon ferro battuto del peso non minore di chilogrammi quattro per cadauna, assicurate alle dette ruotaie con quattro robuste chiavarde a vite e chiocciola per ogni congiunzione.

Art. 65. — Saranno ai cuscinetti applicabili le prescrizioni dell' Art. 63 concernenti alle ruotaie, per tutto quanto riguarda alla sopraveglianza della loro fabbricazione, ed al modo di accettazione non che all' estensione della responsabilità dell' impresa.

Si dichiara poi che nel peso dei cuscinetti sarà ammessa la tolleranza del 3 per 0/0 dall' Articolo 50 della Convenzione accordata alle ruotaie.

Art. 66. — Quanto alla forma, i cuscinetti dovranno essere modellati colla più grande diligenza, ben diritti ed in squadra; le loro esterne superficie saranno nette, liscie ed unite, senza risalti, nè bitorzoli, nè cavure, nè rugosità. La tavola inferiore sarà perfettamente piana, in maniera che non rimanga alcun vuoto tra essa e quella parte della traversina su cui dee posare. Le mascelle ed il fondo saranno con tale precisione configurati che la ruotaia nel mentre verrà a reggersi su questo coll' inclinazione del 5 per 0/0 riesca in perfetto contatto con quelle su tutta la estensione per cui deve appoggiarsi contro. Non sarà tollerato alcun difetto nè di profilo nè di inclinazione dello spazio destinato a contenere la ruotaia. L' esatta configurazione di questo spazio sarà dalla Direzione tecnica verificata col farvi passare dei calibri di lamiera. I fori delle caviglie avranno tutti il preciso diametro del cuscinetto modello e saranno ben diritti e a piombo.

Art. 67. — Le caviglie col mezzo delle quali i cuscinetti devono venire affissi alle traversine, avranno tutte le precise dimensioni e forme del modello da rimettersi dall' impresa a mente dell' Art. 61 delle presenti Istruzioni. Il loro diametro dovrà precisamente adattarsi a quello dei fori dei cuscinetti, la qual condizione sarà verificata all' atto dell' accettazione col mezzo di opportuni calibri.

Le capocchie non dovranno venir formate con pezzi di ferro

saldati alle teste, ma esser prodotte col ribadire le teste medesime.

Quanto all'estensione della responsabilità dell'impresa pei difetti di costruzione o di qualità del ferro, è applicabile alle caviglie ciò che si prescrisse all'Art. 63 per le ruotaie.

Art. 68. — La posatura dell'armamento della Ferrovia dovrà essere eseguita colla più grande diligenza. Indipendentemente dalla stabilità della sede del massicciato e dalla buona qualità e sufficiente quantità de' suoi materiali; lo strato di questi sul quale le traversine hanno ad essere adagiate avrà una conveniente altezza e le sosterrà in ogni loro punto; tutte intorno inviluppate poi esse traversine del medesimo materiale e situate relativamente all'asse della via in direzione perpendicolare nelle linee rette, e normale nelle curve, dovranno le intermedie trovarsi spaziate a distanze uguali e le estreme ravvicinate ai capi di ciascuna ruotaia, in modo da lasciar libera soltanto la parte della lunghezza di questa occupata dalle stecche di congiunzione.

L'affissione dei cuscinetti alle traversine dovrà esser fatta solidamente e le ruotaie dovranno entro i detti cuscinetti venire stabilmente assestate colla debita inclinazione. Pelle linee rette la larghezza della via dovrà in ogni punto riuscire uguale e dappertutto allo stesso livello dovranno trovarsi le sommità delle ruotaie ne' punti corrispondenti alla medesima sezione trasversale. Fra le consecutive ruotaie della medesima fila dovrà lasciarsi l'intervallo richiesto dalla libertà dei movimenti di contrazione e di dilatazione per l'effetto delle variazioni di temperatura. Quanto alle curve, e massimamente a quelle di breve raggio, gli aumenti di larghezza, ossia il maggior giuoco che nell'interesse della sicurezza e facilità della locomozione potrà convenire di lasciare fra le 2 file di ruotaie ed il rialzamento da darsi alla ruotaia che volge il suo concavo all'asse della ferrovia per neutralizzare gli effetti della forza centrifuga, verranno nella varia specialità dei casi determinati dalla Direzione tecnica.

ART. 69. — Per l'armamento della ferrovia nei tratti quali sarebbero i ponti e viadotti a travate di ferro, le traversate a livello e l'interno delle stazioni a cui per trovarsi in circostanze eccezionali non potrebbe farsi applicazione di taluna delle prescrizioni degli articoli precedenti, l'Impresa dovrà osservare quelle condizioni speciali che ella stessa potrà proporre alla superiore approvazione nella presentazione dei relativi progetti o che in difetto le saranno imposte nei decreti ministeriali di approvazione dei progetti medesimi.

ART. 73 (i soli 2 capiversi). Quanto alle quantità, alle qualità ed alle forme dei mobili ed arredi degli uffizi, delle sale di aspetto, dei magazzini e delle officine, e degli attrezzi ed utensili necessari pel servizio di vigilanza e di manutenzione della linea, la cui provvista è a carico dell'Impresa ai termini dell'art. 56 della Convenzione, a tempo debito l'Amministrazione le ne farà rimettere una nota indicativa e descrittiva, alla quale essa impresa dovrà uniformarvisi.

L'accettazione di questi oggetti fatta dalla prefata Amministrazione all'atto in cui si intraprenderà l'esercizio, di quei tronchi di ferrovia sui quali ne verrà fatto uso, assolverà l'Impresa da ogni responsabilità ulteriore a loro riguardo, per quanto non fosse evidente conseguenza di difetti di prima costruzione, giusta il disposto dell'art. 66 della Convenzione.

ART. 74. I fabbricati delle stazioni dovranno sempre comprender i locali necessari per un conveniente alloggio di quelli impiegati ed agenti, di cui pel lodevole esercizio della ferrovia si crederà necessaria la continua presenza sul luogo, come verrà meglio specificato nella proposta di cui al precedente articolo 71.

Tutta l'area delle stazioni, comprese anche le esteriori piazze d'accesso, verrà regolarmente appianata e coperta di uno strato di materiali arenosi e ghiaiosi, che in qualunque tempo la renda di facile accesso e praticabilità in ogni senso. Con una ben ordinata disposizione di piano ed al bisogno con un sistema opportunamente combinato di acquedotti sotter-

ranei nell' area suddetta sarà procurato un pronto e completo scolo delle acque decadenti dai tetti provenienti dai circostanti terreni ed altre qualunque.

Art. 75. — Ovunque la natura delle località, come verrà dalla Direzione tecnica all' atto pratico additato all' Impresa. renda nell'interesse dello Stato necessario ed opportuno il potere riconoscere in ogni tempo e circostanza i limiti del terreno stato acquistato in proprietà per conto dello Stato medesimo per lo stabilimento del corpo della strada ferrata, per le stazioni e per ogni altro accessorio o dipendenza della strada medesima, questi limiti verranno stabilmente segnati col piantamento in tutti quei punti ne' quali le accidentalità del suolo naturale li faranno trovare convenienti a giudizio della direzione suddetta, di termini di pietra scalpellata di non minore lunghezza di centimetri 80 e di non minore grossezza in quadro di centimetri 16 saldamente confitti per circa 50 centimetri di altezza e con osservanza delle formalità dalle leggi o dalle consuetudini prescritte per la legalità dell' eseguimento di siffatte operazioni.

Art. 78. — Qualunque sia il sistema che o le circostanze locali impongano o la Impresa nelle proprie convenienze si determini di adottare per la fondazione delle opere murali, queste dovranno sempre essere stabilite in modo tale da assicurare che la base sulla quale insisteranno mai non venga a mancare sia per effetto della pressione delle masse sovrincombenti, sia per le corrosioni o scalzamenti che possano esercitarvi le acque dei fiumi, torrenti e rivi o quelle del mare.

Art. 79. — In quei casi speciali ne' quali la generale condizione prescritta all' art. precedente, potrà ottenersi osservata coll' impianto immediato delle costruzioni murali su una sede o naturalmente asciutta o messa a secco con artifiziali deviazioni od aggottature delle acque, di tale stabilità ed uniformità di costituzione e di tanta profondità sotto il suolo naturale quale e quanto il preaccennato ottenimento può richiedere, si avvertirà che le murature ordinarie siano esse di pietrame o

di laterizi nelle parti esposte agli scalzamenti, oppure all'urto o sfregamento delle acque o dei materiali che queste trascinano, siano poste nelle volute condizioni di resistenza a queste cause di distruzione con robusti rivestimenti di pietre di dimensioni forti e proporzionate all'energia delle dette cause. ridotte a regolarità di forme con conveniente lavoratura o con altre difese di effetto equivalente secondo che si è di già praticato e si pratica lungo questa ferrovia litorale ligure per consimili fondazioni di opere d'arte e secondo che verrà determinato ne' decreti ministeriali d'approvazione de' progetti.

ART. 80. — Qualunque sistema s'adotti per la fondazione delle opere murali negli alvei o sulle sponde dei corsi d'acqua, nessuna parte dei materiali che proverranno dallo scavo delle fosse sarà lasciata ad ingombrare gli alvei medesimi, quando possa nuocere al libero deflusso delle acque, ed in qualsivoglia modo pregiudicare al buon regime del corso, od alle adiacenti proprietà pubbliche o private.

A ricolmare quella parte del vano delle fosse di fondazione delle anzidette opere murali, che non sarà occupata dalle murature, verrà sempre fatta scelta dei materiali di maggior volume o peso ad esclusione degli altri, qualora questa precauzione possa giovare ad impedire i facili scalzamenti temibili dall'impiego di materie smosse.

ART. 81. In qualsivoglia di quei casi nei quali l'ottenimento dell'intento indicato all'art. 78 nel modo contemplato all'art. 79 riesca od impossibile o di difficoltà e spesa eccessiva, potranno le opere murali farsi reggere sopra fondazioni a pilastri, od archi, od adottarsi il sistema delle fondazioni tubulari con cilindri di ferro impiegando l'aria compressa come mezzo d'espulsione delle acque a qualsivoglia profondità o far reggere la parte murale delle fondazioni sopra palafitte quando la natura del terreno ammetta un saldo conficcamento. Se le fondazioni d'un'opera spinte a tale profondità da riuscire inattaccabili dagli scalzamenti e dai gorghi venissero a posare sul terreno men abbastanza sodo per reggere stabilmente le

murature ed ogni altro peso da sovrapporvisi o di sodezza non uniforme in tutta l'estensione della base, potrà esser dispensata l'Impresa da maggiori approfondamenti, purchè essa validamente corregga cotali difetti del suolo con un artifiziale costipamento, col ripartire le pressioni su una base sufficientemente ampliata o con qualsivoglia altro degli espedienti insegnati dalle buone regole dell'arte per ottenere la detta correzione, i quali convenientemente applicabili al caso, sia per dare fondato argomento di fiducia di soddisfacente risultamento.

Parimente potrà essere concesso di posare le fondazioni su una base incompressibile, quantunque attaccabili dagli scalzamenti e dai gorghi e dalla violenza delle onde ogni volta che possa opporsi valido, sicuro e permanente ostacolo agli scalzamenti colle gettate di massi a fondo perduto, colle greppie o cogli spalti di robusta sassaia, colla formazione delle platee murali, o con qualsivoglia altro espediente in buona regola d'arte riconosciuto d'effetto conveniente al preaccennato scopo.

ART. 83. — In muratura di getto saranno le fondazioni d'un'opera per quella parte della loro altezza che può aversi a costrurre nell'acqua. Adattate paratie circonderanno lo spazio che questa muratura avrà ad occupare, e ne renderanno le acque il più che sia possibile stagnanti. Spinti gli scavamenti alla debita profondità, entro quello spazio dovranno avere le paratie tutte le attitudini necessarie per contenere da un lato incassata la detta muratura, e dall'altro resistere alla spinta delle terre esteriori che vi si appoggieranno contro.

Se i pali e le palanche che le costituiranno potranno in quelle parti delle opere che non avranno a trovarsi in contatto colla corrente, essere di caduca qualità di materiali purchè atta a resistere per tutto il tempo necessario a che la muratura abbia fatta completa presa, per le altre parti è indispensabile che siano dotate di una conveniente robustezza, e di inalterabilità all'azione dell'umido permanente.

ART. 85. — Le pietre naturali abbiano esse in qualsivoglia

opera d'arte ad impiegarsi grezze o lavorate allo scalpello, dovranno sempre essere sane, di perfetta durezza e resistenza agli urti ed alle pressioni e di qualità riconosciuta inalterabile all'azione dell'acqua sia stagnante, sia corrente, ed alle vicende atmosferiche.

Oltre a ciò poi le pietre scalpellate, qualunque sia il grado di lavoratura a cui verranno sottoposte, dovranno essere senza peli e scevre da qualsivoglia altro difetto procedente da naturale alterazione della sostanza lapidea o da negligenza nella lavoratura o da guasti sofferti nel trasporto o nel collocamento in opera.

Le pietre grezze da impiegarsi così nelle murature in calce come in quelle a secco, saranno di forma angolare, e la più prossima possibile alla parallelopipeda.

I ciottoli e ciottoloni arrotondati di fiume, torrente, rivo o dei terreni di alluvione non potranno essere ammessi se non nell'interno delle costruzioni murali, ed in quei casi nei quali col mezzo dello spaccamento possano ridursi alla forma anzidetta.

La costruzione in pietre grezze, quando in queste concorrano le preenunziate condizioni, sarà ammessa in tutte le murature di fondazione, che non cadono nel caso previsto all'Art. 83 e nelle murature d'elevazione pe' ripieni dietro ai rivestimenti delle facciate in vista.

Affinchè possa anche essere ammessa in questi rivestimenti è necessario che si abbiano pietre di tali dimensioni e forme da potersi, senza nuocere al sostanziale requisito della solida collegazione del rivestimento col ripieno e col solo praticarvi all'uopo i più indispensabili acconciamenti sulla facciata e sugli spigoli col martello o colla punta dello scalpellino, togliere o quanto meno ridurre al minimo il bisogno dell'impiego delle biette nelle commessure.

L'ammissione della costruzione medesima nelle vôlte quando essa non implichi speciali soggezioni e difficoltà sia per obliquità sia per grandezza assoluta della corda o per grandezza del rapporto tra questa e la saetta, richiederà sempre nella

pietra una figura appiattita e cuneiforme, ed una tale lunghezza nel senso del raggio da tenere o l'intiera o la massima parte della spessezza delle vôlte medesime.

Art. 86. — Nei rivestimenti di tutte le parti delle murature di elevazioni dei piloni, spalle ed ale dei ponti, ponticelli e viadotti sui fiumi, torrenti e rivi soggetti allo sfregamento ed urto delle acque e dei materiali che queste strascinano in occasione di piene ordinarie, non che nelle parti di qualsivoglia opera maggiormente esposta sia a consumo per il loro uso naturale, sia ad alterazioni e guasti per le vicende atmosferiche, per lo scolo delle acque, o per atti di negligenza od imprevidenza da parte dell'uomo; nelle opere di finimento e di decorazione, quali sono per esempio i cappucci dei rostri dei ponti, la corona delle ali, muri andatari, parapetti e cornici, nei pulvinari d'impostatura quando sia ravvisato conveniente estendere su base di sufficiente ampiezza le pressioni degli archi; negli spigoli dei piedritti, dei piloni degli archi dei ponti, ponticelli e viadotti, ed in quelli delle fronti murali di cui dovranno sempre esser muniti gli ingressi dei sotterranei, si dovrà far uso di quelle murature di maggior resistenza e regolarità che si ravviseranno necessarie, siccome venne di già adottato nell'eseguimento di varie opere lungo la presente Ferrovia, e come eziandio sarà prescritto nei decreti ministeriali risguardanti la costruzione d'opere d'arte.

Come mezzo di ridurre ad uniformità nei diversi filari delle murature da costruirsi con materiali grossi o piccoli quali sarebbero i mattoni, o di grossezza varia quali sono le pietre grezze e così d'impedire ogni irregolare cedimento e ogni distacco dei rivestimenti dal nucleo dei muri, saranno impiegati dei filari di lunghe e larghe pietre scalpellate a distanza verticale non mai maggiore di un metro dalla centrale dell'uno a quella dell'altro, e che tengano tutta la spessezza dei muri ne' piloni dei ponti e viadotti di altezza considerevole e nei rivestimenti dei sotterranei quando questi venissero costrutti in pietra grezza.

Art. 87. — I mattoni che abbiano perfetta regolarità di forma, spigoli diritti ed affilati, angoli esattamente retti e faccie apposte ben piane, eguali e parallele, che duri e sonanti reggano senza fendersi alla prova di una pressione di 50 chilogrammi almeno per ogni centimetro quadrato, che abbiano subíto il grado di cottura di quelli che in Piemonte vengono denominati di mezzanella forte, che siano stati formati con buona qualità d'argilla ed impastati colla massima diligenza e che provengano da fornaci il cui prodotto sia riconosciuto siccome inalterabile all'azione delle vicende atmosferiche, potranno essere ammessi per la muratura di qualsivoglia edifizio tanto in fondazione che nelle parti superiori.

Per le volte degli edifizi potrà esigersi dall'Impresa la fabbricazione di mattoni di forme particolari quando ciò giovi ad ottenere regolarità di direzione ne' letti dei cunei, ed uniformità di larghezza nelle commessure.

Se le speciali soggezioni e difficoltà di cui si fece cenno all'Art. 85 consiglieranno ed obbligheranno a non ammettere nell'interesse della stabilità delle opere la costruzione delle volte in pietre grezze, sarà obbligo dell'appaltatore di sostituirvi la struttura in mattoni od in pietre lavorate allo scalpello.

Art. 88. — Per le opere murali che occorrerà di eseguire fuori del corpo della ferrovia e sue dipendenze pel ristabilimento di strade pubbliche state in tutto od in parte occupate, sarà adottato dall'Impresa un genere di costruzione se non migliore per lo meno pari sotto il rispetto della stabilità, decoro e convenienza alla propria destinazione, a quello delle opere che esistevano sul tratto stato occupato, od esistenti nelle sue vicinanze.

Art. 89. — La calce da impiegarsi nella costruzione dei ponti, viadotti, ponticelli, acquedotti, muri di sostegno della strada e sue dipendenze ed accessorii, opere di difesa contro il mare e contro le acque correnti, e fabbricati delle Stazioni e case cantoniere, tanto in fondazioni quanto nelle parti supe-

riori proverrà da quelle fornaci dei paesi del litorale od altri vicini che la producono dotata di maggior grado di idraulicità. L'impiego delle calci comuni o dolci sarà solo riservato agl'intonachi delle pareti dei suddetti fabbricati delle Stazioni e case cantoniere ed al loro imbianchimento.

Qualunque sia però la qualità della calce, essa dovrà giungere ai magazzini dell'Impresa in pietra e non in polvere od estinta all'aria e dovrà essere ben cotta e sgombra da qualsivoglia materia eterogenea o di natura alterata.

Se ne farà l'estinzione coll'ordinario metodo dell'aspersione, non impiegando però in questa operazione maggior quantità d'acqua della necessaria per ridurre la pasta al giusto grado di consistenza che ne permetta il colamento.

Per le fondazioni delle murature nell'acqua ed all'umido permanente, l'impiego della calce dovrà essere contemporaneo ed immediatamente successivo all'estinzione, la quale negli altri casi dovrà precederlo di alcuni giorni, ed anche di alcune settimane, quando si tratti di calce da servire per la stuccatura o pel rinzaffo delle commessure delle facciate in vista, per l'intonaco sulla schiena delle volte e per quello delle pareti delle Case cantoniere e dei fabbricati delle Stazioni.

ART. 90. — L'arena da impiegarsi nella formazione delle malte e nella costruzione dei selciati potrà essere di mare o di fiume, torrente o rivo; ma in ogni caso dovrà esser granita, pura e sgombra da qualsivoglia sostanza terrosa e specialmente dalle terre vegetali, o miste a sostanze animali o vegetabili; la più fina sarà riservata per la malta delle murature in mattoni ed in pietra scalpellata, e per quella della stuccatura delle commessure delle facciate in vista, e degli intonachi delle pareti dei fabbricati, e la più grossolana per la muratura di getto, per quella di fondazione e per quella di pietre grezze.

ART. 91. — Per le murature dei fabbricati delle stazioni e case cantoniere nelle parti da costrursi fuori d'acqua, se la calce avrà le qualità prescritte all'Art. 89 potrà impiegarsi

malta composta di un terzo in volume di calce spenta e due terzi d' arena.

La medesima proporzione e qualità d' ingredienti potrà serbarsi per la malta delle murature delle altre opere indicate allo stesso Art. 89 nelle parti da costrursi fuori d' acqua, quando il grado d' idraulicità posseduto dalla calce, che si avrà a disposizione, sia a giudizio della direzione tecnica, ed all' uopo dietro concludenti espedienti riconosciuto quale si conviene, per la prontezza della presa necessaria ad opere, le quali immediatamente dopo la costruzione debbono trovarsi capaci di tutti gli uffici di resistenza alla violenza delle acque correnti, e delle onde del mare, alla spinta di terrapieni ed archi, ed al passaggio di pesanti convogli che avranno continuamente ad esercitare per tutta la esistenza loro.

Ma in caso contrario alla insufficienza del grado d' idraulicità della calce verrà sopperito col sostituire della buona pozzolana finamente polverizzata ad una parte dell' arena, nella misura che sarà determinata dalla direzione tecnica.

Salvo il poco supponibile caso di una idraulicità veramente eminente nella calce che si avrà a disposizione importando che sia sommamente accelerata la presa delle malte delle murature di fondazione nell' acqua, siano queste di getto o di altra specie qualunque, la sostituzione della pozzolana ad una parte dell' arena nelle dette murature avrà sempre luogo in una proporzione che potrà giungere fino alla riduzione del volume dell' arena a metà di quello della pozzolana.

La malta composta di calce, arena e pozzolana in parti uguali potrà anche esser richiesta per le rabboccature delle sassaie di rivestimento degli argini, pel rinzaffo delle commessure delle facciate in vista dei muri di pietre grezze, per la stuccatura di quelli dei rivestimenti e finimenti in mattoni od in pietre scalpellate e finalmente per le cappe od intonachi sulla schiena delle volte.

Nella malta per la muratura di getto la proporzione degli ingredienti sarà regolata in modo che ad una parte di calce

misurata viva, corrispondano tre parti in volume tra pozzolana ed arena.

Le prescrizioni del presente articolo potranno essere dalla direzione tecnica all'atto della esecuzione meglio precisate ed eziandio modificate in seguito ad esperimenti, al cui eseguimento dovrà l'Impresa ad ogni richiesta prestarsi.

ART. 92. — Qualunque sia la specie di malta da comporsi, il miscuglio delle sostanze componenti dovrà essere con adattati strumenti o meccanismi lungamente dimenato fino a tanto che si abbia ottenuto un impasto in cui più non si presenti all'occhio alcuna separazione delle dette sostanze, e ciò coll'aggiunta di nessuna o di ben piccola quantità di acque.

Tutti gli impasti verranno impiegati e consumati nello stesso giorno della loro formazione, e se in quel frattempo troppo si spessissero, il restituirli alla voluta consistenza coll'aggiunta d'altra malta fresca dovrà preferirsi all'aggiungervi nuova quantità di acqua.

La manipolazione delle malte dovrà sempre eseguirsi sopra aree coperte e pavimentate di legno o di costruzione murale.

ART. 93. — La malta prescritta per la muratura di getto all'Art. 91 sarà mescolata con una uguale porzione in volume di ghiaia o pietre frante, alle quali potrà anche essere aggiunta qualche quantità di frantumi di laterizi ben cotti, il tutto di grossezza variante da due a cinque centimetri.

Il processo della costruzione di questa specie di muratura consisterà dapprima nel porre la calce viva entro un bacino formato coll'arena e colla pozzolana, nell'estinguere la calce con la necessaria quantità d'acqua all'atto stesso del rimescolamento che avrà luogo per formare la malta, nell'aggregare a questo dopo ciò la ghiaia ed i frantumi di pietra e di laterizi sopraddetti in un nuovo rimescolamento che bene ed uniformemente incorpori ogni cosa insieme, nel lasciare per qualche ora in riposo in cumoli il composto e finalmente nel farne l'impiego colandolo nella preparata incastratura a strati

successivi da appianarsi di mano in mano ed il meglio possibile comprimergli colle debite precauzioni dirette ad ottenere che non si diluisca e che ne risulti un corpo omogeneo bene unito e senza disgiunzione di sorta.

Art. 94. — La costruzione delle murature di ogni altra specie sia in fondazione, sia in elevazione, sia in calce, sia anche a secco dovrà sempre farsi progredire in soddisfacente collegazione tanto nel senso orizzontale come nel senso verticale.

Il nucleo di detta costruzione dovrà sempre essere concatenato co' rivestimenti esteriori a malgrado della diversità di volume e di forma dei materiali dell' uno e degli altri.

Art. 95. — L' irregolarità di forma delle pietre grezze esigerà particolari diligenze per ottenere per esse una salda posizione nella loro sede, al quale intento si richiederà l' impiego di adattate zeppe nel corpo dei muri a secco, senza che questi debbano eccedere il necessario per la riempitura de' vani inevitabili lasciati dalle irregolarità delle pietre maggiori, e quanto a' muri in calce le dette zeppe dovranno inoltre impiegarsi con tale avvertenza, che non vi abbiano ammassi di malta senza pietre, nè pietre senza l' interposizione od inviluppo del conveniente strato di malta.

Art. 96. — L' elevazione verticale delle murature in mattoni ed in pietra scalpellati avrà luogo a filari orizzontali ricorrenti per tutto il corpo degli edifizi.

Le commessure verticali dovranno però alternarsi in maniera che quelle d' un filare cadano sempre a conveniente distanza dall' appiombo di quelle del filare superiore e dell' inferiore.

Non meno che le pietre grezze, ogni pietra scalpellata ed ogni mattone nel corpo delle murature dovranno tutto intorno trovarsi avviluppati nella malta senza lasciare alcun vuoto, ma nello stesso tempo senza alcuna eccedenza nella spessezza di tale inviluppo. Sulle facciate in vista le commessure così dei mattoni come delle pietre scalpellate saranno regolate in modo

da non oltrepassare mai i sette millimetri. Quando particolari riguardi di stabilità, in dipendenza degli uffizi di resistenza a cui le pietre scalpellate nella costruzione murale dovranno compiere, lo esigono, dovranno venire unite fra loro con grappe, arpesi e perni di ferro saldamente impiombati.

I letti orizzontali ed i fianchi verticali delle pietre scalpellate saranno sempre bene appianati su una estensione sufficiente per la saldezza del loro collocamento.

Il grado di lavoratura che avranno a subire le facciate in vista sarà determinato in ciascuno degli speciali progetti che verranno sottoposti alla superiore approvazione.

La lunghezza per la quale le pietre scalpellate, quando siano impiegate in rivestimento di murature dovranno entrare nella spessezza dei muri, non sarà mai minore dell' altezza dei filari ed in qualsivoglia caso non minore di 30 centimetri.

Sulle facciate in vista, i mattoni dovranno sempre presentare la loro punta e per esse facciate verranno scelti quelli di maggiore regolarità di forma, evitando di ridurli a soddisfare a tale condizione cogli scalpellamenti, tagli, scrostamenti e sfregamenti della superficie della detta punta.

Art. 97. — Le commessure delle facciate in vista delle murature in mattoni ed in pietre scalpellate delle opere servienti al passaggio delle acque, alla conservazione e ristabilimento delle pubbliche comunicazioni, ed a sostegno e difesa del corpo della ferrovia e sue dipendenze, dovranno venire, quando i cementi abbiano già acquistato un conveniente grado di consistenza colla particolare malta indicata all'art. 91, stuccate con tutte le cure necessarie per l'efficacia e durevolezza di siffatta operazione, dalla quale la direzione tecnica potrà però autorizzare l'impresa a prescindere ogni volta che i materiali impiegati e le diligenze usate nella prima costruzione la facessero giudicare di poca importanza allo scopo di conservazione delle opere a cui è diretta.

Per le murature in pietre rozze le commessure anzidette potranno essere colla stessa specie di malta e con avvertenze

analoghe alle preaccennate, semplicemente rinzaffate in modo che il rinzaffo copra le sole commessure ed i loro labbri lasciando le pietre scoperte.

Art. 101. — I selciati ordinari delle traversate a livello, e quelli che occorresse di costrurre per le piazze delle stazioni e case cantoniere, per le cunette raccoglitrici delle acque decadenti dai tetti, pei trasporti di vie pubbliche, per le platee di sottovia, pel suolo viabile dei cavalcavia e per altri consimili usi, saranno formati con ciottoli duri e sani di lunghezza variante da' 15 a' 20 centimetri di grossezza di poco eccedente la metà della lunghezza da abili operai collocati e piantati di punta in perfetto contatto e collegazione su uno strato di ben depurata arena di 10 in 12 centimetri d'altezza, successivamente battuti con pesanti mazzevanghe e da ultimo ricoperti da altro strato d'arena che riempia tutti gli interstizi e ne appiani la superficie, la quale dovrà sempre accordarsi ad opera ultimata con tutta precisione colle prestabilite forme e profili.

I selciati che dovranno costruirsi allo scopo di difendere il terreno naturale dalle escavazioni e dalle corrosioni delle acque, come quelli di rivestimento del fondo e sponde de' fossi di scolo e degli alvei dei rivi e canali, delle platee, degli acquedotti e ponticelli, delle scarpe e piano degli argini, delle scarpe dei rilevati della ferrovia esposti agli attacchi della corrente e delle greppie di difesa dei piloni e spalle di alcuni ponti e viadotti, richiederanno l'impiego di ciottoloni di torrente o pietre di cava di dimensioni maggiori e proporzionate alla resistenza che l'opera dovrà opporre, sempre bene solidamente infisse e fra loro collegate, non omettendo al bisogno di consolidare il sistema con reticolati di robusti legnami sostenuti ed appoggiati a paletti infissi nel suolo, nè di rinzaffare con buona malta idraulica le commessure ogni volta che ciò possa meglio guarentire la conservazione dell'opera.

Art. 102. — Ritenuto quanto si è già prescritto all'art. 83 relativamente alla qualità dei legnami delle paratie delle fondazioni in muratura di getto tutti gli altri legnami, che sarà il caso

di impiegare per assicurare la stabilità di qualsivoglia genere di fondazioni delle opere d'arte, come pali e palanche per palafitte, travi e travicelli per collegamento e contegno di queste per graticolati e zatteroni che si avessero a formare per ripartire su ampia base le pressioni o correggere i difetti di uniformità della resistenza del suolo, per greppii di difesa dagli scalzamenti per contegno dei selciati e sassaie, saranno sempre di legno rovere sano e senza difetti di sorta, in pezzi di forme, dimensioni, regolarità di lavoratura convenienti alla loro destinazione, muniti e consolidati con robuste ferramenta quanto è necessario per la facile e completa infissione, e per la permanente saldezza del collocamento e delle congiunzioni.

Ad eccezione degli usi di cui nel presente articolo, il legname non potrà ai termini dell'Art. 24 della Convenzione, venire ammesso in nessuna altra parte dei ponti, ponticelli, viadotti e acquedotti.

ART. 107. — Le fondamentali prescrizioni date nei precedenti Articoli relativamente allo stabilimento delle fondazioni ed alla buona costruzione delle murature saranno anche osservate nell'eseguimento dei fabbricati delle stazioni e case cantoniere per tutto quanto possano esservi applicabili.

All'epoca della presentazione dei singoli progetti di essi fabbricati saranno poi da parte del Governo proposte tutte quelle altre più particolareggiate avvertenze, alle quali l'impresa sarà ritenuta in dovere di uniformarsi all'esecuzione effettiva all'uopo che, giusta il generale disposto dell'Articolo 40 della Convenzione, la detta esecuzione abbia effettivamente luogo secondo i buoni sistemi e precetti dell'arte colla solidità e convenienza richieste dall'uso a cui sieno destinate e con perfetta qualità di materiali.

Cotali avvertenze o prescrizioni particolari avranno specialmente per oggetto le qualità dei materiali da impiegarsi e la diligenza e maestria della costruzione dei tetti e loro armature, delle volte, soffitte e solai, dei pavimenti, delle scale, degli intonachi, delle cornici, degli imbianchimenti, colorazioni e

pitture, delle stufe e camini delle fogne e pozzi, dei tubi e canali di scarico delle acque, delle imposte, di porte invetriate, sportelli, persiane ed inferriate di finestre, dei marciapiedi di salita e discesa dei viaggiatori, delle vetture, dei rilevati di caricamento e scaricamento delle merci e di qualsivoglia altro oggetto necessario per porre i fabbricati, dei quali si tratta, nelle debite condizioni di lodevole e permanente servizio.

Art. 108. — Per quelli oggetti che per la costruzione dei fabbricati delle stazioni e case cantoniere si avranno a provvedere in numero considerevole di dimensioni, natura di materiale e modo di costruzione affatto uniformi, le condizioni dei quali di buona qualità di essi materiali e di solidità e maestria di esecuzione non potrebbero essere nè con parole nè con disegni precisate con tutta la necessaria minutezza e chiarezza, quali sarebbero le imposte di porte, le imposte impannate e telai fissi di finestre, le cancellate, le ferramenta e serrami di esse imposte, impannate e cancellate, le inferriate, le ringhiere delle scale, ed altri tali, nonchè alcuni mobili ed arredi delle stazioni, sarà facoltativo all' amministrazione di ordinare all' Impresa di farne pubblicare dei campioni, i quali se saranno approvati da parte del Commissario tecnico del Governo renderanno obbligatoria all' Impresa medesima la costruzione e provvista degli altri simili oggetti in perfetta conformità dei campioni approvati, e facoltativo al detto Commissariato il loro rifiuto quando tale perfetta conformità non si verifichi.

Art. 109. — Il domicilio legale dell' Impresa all' articolo addizionale della Convenzione essendo stato eletto in Torino e dovendo ella ai termini dell' art. 79 della Convenzione medesima e dell' art. 307 della Legge del 20 novembre 1859 condurre personalmente i lavori o farsi su essi legittimamente rappresentare da persona idonea alla quale si possano impartire gli ordini che l' andamento di detti lavori potesse richiedere, si dichiara l' Impresa tenuta a delegare cosiffatti legittimi rappresentanti in quel numero e in quelle residenze che

35

il pronto ed efficace eseguimento della surriferita disposizione potrà rendere necessario in ragione della moltiplicità, estensione e distanza dei siti ne' quali si lavorerà contemporaneamente.

Questi rappresentanti saranno dall' Impresa fatti formalmente conoscere alla Direzione Tecnica, la quale dovrà anche venire pienamente informata dell' estensione e natura delle attribuzioni e facoltà di cui si troveranno investiti e dei mezzi che avranno a disposizione per adempiere al loro mandato.

Art. 110. — Dovrà l' Impresa servirsi nell' eseguimento dei lavori di operai ed agenti dotati ciascuno manifestamente della abilità, intelligenza, attività e probità necessarie al perfetto lodevole compimento dell' uffizio a cui verranno destinati. La Direzione Tecnica in forza degli incarichi appoggiati dall' Art. 41 della Convenzione e seguendo le norme vigenti per tutti gli appalti d' opere pubbliche che si fanno costrurre per conto dello Stato, sarà in facoltà d' ordinare ai rappresentanti dell' Impresa il licenziamento ed allontanamento dai lavori di chiunque, od operaio o subappaltatore o cottimista, o sotto qualsivoglia altro titolo agente o dipendente dall' Impresa medesima, mancasse degli anzidetti requisiti, degli insubordinati agli ordini e direzioni che saranno dati dalla Direzione Tecnica e suoi dipendenti nei limiti delle attribuzioni rispettive e molto più poi di quelli che a pregiudizio della buona esecuzione delle opere tentassero o commettessero frodi.

I materiali da impiegarsi nei lavori tutti dovendo essere di perfetta qualità e preparati secondo le migliori regole dell' arte, per conseguenza delle disposizioni preaccennate, sarà pure in facoltà della Direzione Tecnica di vietare l' impiego di quelli che in qualsivoglia epoca si riconoscessero mancanti delle dette generali condizioni e di ordinare l' allontanamento dal sito dei lavori come pure d' ingiungere l' Impresa a riformare i lavori che co' medesimi fossero già stati eseguiti e quegli altri che si vedessero costrutti irregolarmente da operai

inesperti, od in contravvenzione alle buone regole dell' arte ed alle prescrizioni del Contratto, salvo a farne sospendere la continuazione quando essa non si presti alle prescritte riforme.

Il non avere l' impresa ricevuto formale diffidamento in proposito al principio della provvista de' materiali e della esecuzione delle opere, non potrà mai esser titolo valido per affrancarla dagli effetti di questa disposizione.

Art. 111. — L' azione dell' Impresa, in forza del disposto dall' Art. 41 della Convenzione, essendo libera in tutto ciò solo che non è contrario alle prescrizioni della convenzione medesima, nè ai precetti dell' arte, nè alla guarentigia di stabilità e durata delle opere, nè all' assicurazione del preciso adempimento de' suoi obblighi sarà essa impresa tenuta a ottemprare a' suggerimenti ed ordini che riceverà dalla direzione tecnica per gli oggetti eccedenti i limiti della suddetta libertà compresa segnatamente la forza da tenersi applicata ai lavori e gli espedienti di spedita esecuzione da adottarsi ad oggetto che il graduato loro progresso ne assicuri l' ultimazione alle epoche dalla Convenzione stabilite.

Art. 112. — Coerentemente al principio di diritto comune che obbliga a risarcimento dei danni recati a chicchessia colui per colpa del quale siano avvenuti, dipendano essi dal suo fatto proprio o da sua negligenza od imprudenza o dal fatto delle persone di cui esso è garante, si dichiara l' Impresa ad esclusione dello Stato per conto del quale i lavori vengono eseguiti risponsabile di tutti i sinistri avvenimenti che possono aver luogo a pregiudizio degli operai impiegati ne' lavori del suo appalto, ed anche di un estraneo qualunque quando consti che tali sinistri avvenimenti abbiano dipenduto dalle anzidette circostanze di fatto proprio o de' propri dipendenti di negligenza, imprudenza, mancanza od insufficienza delle ordinarie precauzioni.

Art. 113. — Acciocchè abbiano regolare effetto le disposizioni dell' Art. 70 della Convenzione relativa ai rateati pagamenti del prezzo d' appalto, l' Impresa dovrà somministrare

alla Direzione tecnica ogni mezzo di opera manuale e di materiale occorrenti per procedere alle verificazioni e misure de' lavori eseguiti, che nel di lei interesse si troveranno necessarie od opportune.

Per la valutazione dei terreni acquistati dovrà l'Impresa esibire alla visione e disamina della suddetta direzione i titoli indicativi dei pagamenti realmente già fatti agli aventi diritto.

L'impresa sarà in diritto di esigere che le verificazioni e misure dei lavori eseguiti siano fatte in contraddittorio de' suoi legittimi rappresentanti, come pure di essere ammessa a verificare l'esattezza delle calcolazioni prima che la Direzione tecnica metta in corso i certificati di credito.

In caso di contestazione o di dubbio sull'esattezza della valutazione di quella parte d'un'opera, che già si trovasse eseguita, potrà ammettersi tanto nell'interesse dell'Impresa che in quello del Governo la prova della valutazione di quella parte che rimanesse tuttora da eseguire.

Per estratto dalle istruzioni in stampa in data 25 Settembre 1862.
L'Ispettore del Genio Civile

all'Originale } Sottoscritto — G. B. MOGLINO.
» CRISTOFORO PIANEZZA.

Per copia conforme ad uso Amministrativo.
Copia — M. FIORINA Capo-Sezione.

R. Decreto del 17 Luglio 1863 approvante la Convenzione per la costruzione della diramazione AVENZA-CARRARA.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI.

IL MINISTRO,

Visto il contratto stipulato tra il Segretariato Generale di questo Ministero ed il Signor Cristoforo Pianezza per la costruzione del tronco di ferrovia che da Avenza dee mettere a Carrara e di cui nell' Art. 80 della Convenzione 4 Ottobre 1860 sanzionata con legge dello stesso mese Num. 4378.

Visti gli Articoli 165 e 166 del Regolamento di Contabilità approvato con Real Decreto del 7 Novembre 1860, in esecuzione della legge 13 Novembre 1859 Num. 3747.

Avuto il parere del Consiglio di Stato in data 10 luglio corrente.

DECRETA:

ART. 1. — È approvato e reso esecutorio il contratto stipulato nel 21 passato Giugno, in forza del quale il Sig. Cristoforo Pianezza assunse la costruzione pel complessivo prezzo di L. 1,064,923,84 del tronco di Ferrovia da Avenza a Carrara calcolato in perizia per la somma di L. 1,225,600.

ART. 2. — Le somme occorrenti al pagamento delle opere di cui sopra, saranno prelevate sui fondi stanziati al Capitolo 174 del Bilancio di questo Ministero pel corrente eser-

cizio, e su quelli che saranno stanziati sui Bilanci degli anni venturi per la costruzione della ferrovia del litorale ligure.

Torino, 17 Luglio 1863.

Per il Ministro
Firmato — BELLA.

Per copia conforme ad uso d'Amministrazione

Il Capo sezione
COBOEWICH.

FERROVIA MAREMMANA.

Legge degli 8 Marzo 1860 relativa alla Concessione.

REGNANDO S. M. VITTORIO EMANUELE
IL R. GOVERNO DELLA TOSCANA,

Considerando, che una strada ferrata, la quale staccandosi dal confine di Francia, percorra il litorale del Mediterraneo e si prolunghi alla estremità inferiore della Penisola, sarebbe la via più breve tra l' Occidente e l'Oriente, e che la costruzione di questa grande linea assicurerebbe all' Italia la grandezza commerciale cui è predestinata;

Considerando che un tronco il quale da Livorno raggiunga il confine pontificio al Chiarone ec. compirebbe la parte di quella grande linea spettante alla Toscana, e che la costruzione di questa parte sarebbe l'unico mezzo di rendere finalmente profittevoli le ingenti spese commesse dal Tesoro toscano pel bonificamento della Maremma;

Considerando che alla prosperità della provincia cui sta a capo la etrusca Volterra ed allo sviluppamento delle ricche industrie già esercitate o che esser possono facilmente attivate nella medesima, può efficacemente contribuire il metterla in comunicazione colla rete delle strade ferrate toscane attraverso la valle della Cecina,

DECRETA:

ART. 1. — Sarà costruita una strada ferrata che staccandosi da Livorno e passando per Luciana, il Fitto di Cecina,

San Vincenzo, Follonica, Grosseto, il lido a confine del Promontorio conducente ad Orbetello, giunga al confine toscano-pontificio del Chiarone per esser quindi messa in comunicazione colla strada ferrata già attivata fra Civitavecchia e Roma quando il Governo pontificio ne avrà data l'autorizzazione.

La detta strada avrà un solo binario: nelle varie stazioni saranno stabiliti delli scambi aventi una lunghezza complessiva non minore di un ventesimo della lunghezza totale della linea, e le opere di terra e d'arte saranno costruite per due binari in due Sezioni, aventi una lunghezza complessiva, non inferiore alla decima parte della lunghezza totale.

Art. 2. — Alla detta strada principale sarà aggiunto un braccio destinato a metterla in comunicazione colle Moie Volterrane.

Quando nel seguito venga reputato conveniente il prolungare il detto braccio dalle Moie sino ad un punto delle strade ferrate livornesi o della strada ferrata centrale toscana e lo aggiungere un braccio fra la linea principale e Pisa o fra la medesima e Piombino, dovrà a parità di condizione essere preferita per la provvista del capitale per la costruzione e per lo esercizio la Società di che negli articoli seguenti.

Il R. Governo si obbliga a non eseguire nè autorizzare la costruzione di verun'altra strada ferrata che metta in comunicazione diretta fra loro due punti qualunque delle strade ferrate menzionate in questo e nel precedente articolo.

Art. 3. — L'opera è dichiarata di pubblica utilità con doversi nelle relative espropriazioni applicare la legge che verrà determinata dal R. Governo un mese innanzi l'incominciamento dei lavori.

Dal momento in cui la linea della strada sarà tracciata sul terreno, resterà inibito il costruire alcuna nuova fabbrica, erigere capanne e far depositi di materie combustibili, sia nello spazio destinato alla strada e sue dipendenze, sia dentro le 10 braccia a destra ed a sinistra degli estremi limiti

dello spazio medesimo, senza che ne vada d'accordo chi presiederà alla costruzione e respettivamente all'esercizio della strada.

ART. 4. — Tutti gli atti che saranno stipulati per la costruzione della strada, e che fossero, per le leggi in vigore, soggetti a diritti proporzionali di registro, saranno registrati col diritto fisso di una lira toscana.

Saranno esenti dal pagamento dei dazi doganali, ferri, macchine e altri oggetti necessari, alla costruzione della strada e suo materiale mobile che occorresse introdurre dall'estero nel territorio riunito, salvi però gli emolumenti relativi ed a condizione che sia soddisfatto alle formalità che verranno prescritte, e specialmente alla esibizione di un certificato del Direttore dei lavori, o di altra persona incaricata del ricevimento degli oggetti sopraindicati, che volta per volta fossero introdotti; il quale certificato dovrà essere munito del visto del Commissario regio del quale sarà detto in appresso.

Ritenute le limitazioni, prescrizioni e dichiarazioni di che sopra saranno pure esenti dalla tassa di commercio i ferri, macchine ed altri oggetti che dall'estero verranno introdotti direttamente in Livorno per la costruzione della strada.

ART. 5. — All' effetto di raccogliere i capitali occorrenti alla costruzione della strada ferrata da Livorno al confine pontificio non che del braccio dal Fitto di Cecina alle Moie, il R. Governo contrarrà un imprestito rappresentato da obbligazioni al portatore del valore nominale di lire italiane 500 ciascuna.

Il Governo:

a) Corrisponderà ai possessori di queste obbligazioni un frutto alla ragione del 5 per cento all'anno, che si obbliga pagare ogni semestre scaduto.

b) Rimborserà il capitale alla pari in 99 anni mediante estrazione a sorte da farsi annualmente.

c) Tanto il pagamento dei frutti, quanto il rimborso del capitale alla pari godranno di speciale garanzia sulle rendite

della strada ferrata, non che di un'ipoteca sulla strada stessa oltre alla garanzia sulle entrate generali dello Stato.

d) Insieme a queste obbligazioni verranno consegnate delle cartelle di godimento, le quali daranno diritto alla percezione della metà degli utili che si verificheranno nell'esercizio della strada ferrata dopo le prelevazioni indicate nel seguente art. 15.

Per la riscossione dell'importare della metà degli utili di che nel precedente paragrafo (*d*) saranno consegnati insieme alle obbligazioni ed alle cartelle di godimento i respettivi tagliandi annuali per tutta la durata della società, la quale è determinata in anni cento dal giorno della intiera attivazione della strada ferrata.

ART. 6. — I promotori

Sig. Cav. Pietro Bastogi, come rappresentante la casa M. A. Bastogi e figlio,
» Dott. Tommaso Mangani,
» Cav. Ubaldino Peruzzi,
» Pietro Igino Coppi,
» Comm. Isach Sonnino,
» Cav. Carlo Schmitz, come rappresentante la casa Schmitz e Capezzuoli,
» Conte Ugolino Della Gherardesca,
» Abramo Philipson,
» D. P. Adami,
» Eduardo Blount,
» David Bondì rappresentante la casa Cave e Bondì,
» Avv. Luigi Casamorata,
» Avv. Salvadore Disegni,
» Cav. Priore Emanuele Fenzi e C.,
» Cav. Valfredo Della Gherardesca,
» March. Lorenzo Ginori Lisci,
» Leopoldo Goldschmidt, rappresentante le Case B. H. Goldschmidt di Francoforte sul Meno.
» Fratelli Hall, proprietari della Miniera di Montecatini,

Sig. March. Attilio Incontri,
» Conte Federigo de Larderel,
» Giorgio Maurogordato, come rappresentante della Casa Rodocanacchi figlio e C.,
» Giovanni Pappudoff,
» Cav. Vincenzo De' Baroni Ricasoli,
» Alberto Ziegler,

sono autorizzati a costituire una Società anonima nelle forme prescritte dalla legge, all' effetto:

a) Di raccogliere e fornire al R. Governo il capitale occorrente alla costruzione ed all' attivazione della strada ferrata da Livorno al Chiarone, non che de' bracci di che nel precedente art. 2;

b) Di eseguirne la costruzione;

c) Di amministrarla ed esercitarla.

La Società Anonima si comporrà de' possessori di obbligazioni unite alle azioni di godimento, delle quali è fatta parola nel precedente art. 5, § (*d*).

Continueranno a far parte della Società i possessori di quelle azioni di godimento che hanno il numero corrispondente alle obbligazioni estratte e rimborsate.

ART. 7. — I promotori nominati nell' articolo antecedente depositeranno nella Cassa della R. Depositeria entro otto giorni dalla data del presente Decreto la somma di lire it. quattrocentomila valor nominale in fondi pubblici toscani di rendita 3 per cento, in garanzia del puntuale adempimento degli impegni seguenti:

a) Di presentare entro due mesi gli studi generali della strada ferrata da Livorno al confine, e del braccio dal Fitto di Cecina alle Moie, e quelli particolarizzati del tronco da Livorno al Fitto di Cecina;

b) Di presentare entro il periodo stesso all' approvazione del R. Governo il progetto di Statuti della Società anonima che intendono di costituire, non che quello dei capitoli basati, quanto all' esercizio, su quelli della già strada ferrata Leopolda

modificati per le recenti convenzioni intervenute fra il R. Governo e quella Società;

c) Di por mano alla esecuzione dei lavori entro tre mesi dal giorno dell' approvazione degli Studi e degli Statuti;

d) Di depositare nella cassa della R. Depositeria il primo versamento non inferiore al decimo del valore nominale dell' imprestito, nei modi e termini che saranno fissati in appresso.

Qualora i promotori manchino a qualsivoglia dei detti impegni avranno perduta la somma di lire it. 400 mila nominale depositata, senza che possano pretendere rimborso di spese nè altra indennità per qualsivoglia titolo: e tanto essi quanto il R. Governo saranno intieramente prosciolti da qualsivoglia obbligo respettivamente assunto gli uni verso dell'altro.

Art. 8. — Terminati gli studi e adempiti gli obblighi di che all'articolo precedente, la Società dovrà fare un deposito di lire italiane un milione valor nominale in fondi pubblici toscani di rendita 3 per cento per garantire la costruzione della strada e la esattezza e regolarità delle opere. Dovrà allo stesso fine rilasciare il decimo sul valore dei lavori, il quale però comincerà a prelevarsi solo allorchè con i primi decimi sia raggiunta la somma di lire italiane cinquecentomila. Terminata la strada i due depositi saranno dal Governo restituiti, meno la somma di un milione di lire italiane, che rimarrà in garanzia delle opere per un altro anno in deposito. Essa potrà essere cambiata in altrettanta somma valore reale di fondi pubblici.

Art. 9. — Con altre risoluzioni ministeriali e da emanare dopo sentiti gli amministratori della Società verrà provveduto:

a) Al modo di eseguire i versamenti dell' imprestito che sarà repartito in più rate;

b) Al modo di eseguire la erogazione delle somme raccolte nel pagamento delle spese di costruzione alle scadenze respettivamente fissate;

c) Alle epoche nelle quali dovranno essere presentati gli studi particolarizzati, e dovrà esser posto mano ai lavori di costruzione dei vari tronchi;

d) Alle epoche nelle quali dovranno essere attivati i vari tronchi, ritenuto che la intera linea debba essere attivata non più tardi che allo spirare del terzo anno, computabile dal giorno dell' approvazione degli studi di che all' articolo 7;

e) Al modo ed alle condizioni secondo le quali dovrà essere dalla Società provveduto all' amministrazione ed all' esercizio della strada e reso conto delle entrate e delle spese.

Art. 10. — Con successiva Risoluzione Ministeriale sarà determinato il numero delle obbligazioni da alienare o vendere insieme alle respettive cartelle di godimento, a quei prezzi e condizioni che verranno fissati fra il Ministero delle Finanze, Commercio e Lavori pubblici ed i rappresentanti dei promotori; per guisa che le somme retratte, le quali dovranno esser versate nella R. Depositeria nei modi e termini che saranno stabiliti, corrispondano al capitale effettivo di trentatre milioni di lire italiane per l' espropriazioni, la costruzione e completa attivazione della Strada Ferrata da Livorno al confine pontificio del Chiarone e del braccio da Cecina alle Moie, avente una lunghezza complessiva di circa 235 chilometri.

L' aumento dell' imprestito per aggiungere il braccio dalle Moie alle Strade Ferrate Livornesi o Centrale toscana, o quelli di Piombino o di Pisa, potrà esser fatto quando ciò sia concordato fra il Ministro delle Finanze, Commercio e Lavori pubblici e l' Adunanza generale della Società.

Per qualsivoglia altro motivo questo capitale ed il numero delle obbligazioni e delle cartelle di godimento non potrà essere aumentato se non quando ciò venga concordato fra il Ministero di Finanze, Commercio e Lavori pubblici e l' Adunanza generale degli azionisti, nel qual caso occorrerà il consenso dei portatori di due terzi delle obbligazioni e respettive cartelle di azioni di godimento, intervenuti a due adunanze generali convocate e regolarmente costituite ai termini dello Statuto sociale.

Art. 11. — La Società sarà rappresentata da un Consiglio

di Direzione e da uno di sorveglianza, composti l'uno e l'altro di possessori di Num. 50 obbligazioni e delle corrispondenti azioni di godimento. I membri dei suddetti Consigli dovranno essere eletti dall' Adunanza generale della Società nei modi che saranno indicati negli Statuti.

Frattanto compongono il CONSIGLIO DI DIREZIONE:

Sig. Dott. Tommaso Mangani,
» Cav. Ubaldino Peruzzi,
» Pietro Igino Coppi,
» Comm. Isach Sonnino,
» Cav. Carlo Schmitz,
» Conte Ugolino della Gherardesca,
» Abramo Philipson;

ed il CONSIGLIO DI SORVEGLIANZA è composto del

Sig. D. P. Adami,
» Eduardo Blount,
» David Bondì,
» Avv. Luigi Casamorata,
» Avv Salvatore Disegni,
» Cav. Priore Emanuele Fenzi e Comp.,
» Cav. Valfredo dei Conti della Gherardesca,
» March. Lorenzo Ginori Lisci,
» Leopoldo Goldschmidt, rappresentante le Case B. H. Goldschmidt,
» Orazio Hall,
» March. Attilio Incontri.
» Conte Federigo De Larderel,
» Giorgio Maurogordato,
» Giovanni Pappudoff,
» Cav. Vincenzo Ricasoli,
» Alberto Ziegler.

I promotori eleggeranno quei nuovi componenti il Consiglio di sorveglianza che occorrer possano a rendere completo il numero de' componenti il medesimo che sarà determinato dagli statuti sociali.

I componenti ambedue questi Consigli rimarranno in ufficio per tutto il tempo della costruzione della strada, e nel primo anno dell'esercizio di tutta la linea.

I signori M. A. Bastogi e Figli sono i banchieri della Società per il tempo sopra indicato.

I signori E. Blount e C. ne sono i corrispondenti a Parigi.

Mancando per qualsivoglia causa alcuno dei componenti il Consiglio di Direzione, quello di sorveglianza procederà a surrogarlo con individui scelti dal suo seno.

Se per tali surroghe o renunzie o altro, il Consiglio di sorveglianza prima dell'attivazione degli Statuti fosse ridotto a meno di nove membri, i concessionari procederanno a nominare i mancanti, salva la successiva approvazione ministeriale.

ART. 12. — Il R. Governo esercita l'alta sorveglianza che gli spetta per l'operato della Società col ministero di un R. Commissario speciale, il quale avrà diritto di vigilare continuamente l'amministrazione; di ordinare occorrendo la convocazione dei Consigli di Direzione e di Sorveglianza; d'intervenire alle adunanze generali ed a quelle dei Consigli di Direzione e di Sorveglianza senza voto deliberativo ma con facoltà di sospendere le deliberazioni fino a che nei modi determinati dai capitoli e dagli statuti sia intervenuta in proposito una risoluzione governativa, che dovrà immediatamente provocare, non che di fare quelle ispezioni e domandare al Consiglio di Direzione quelle informazioni che reputerà utili nell'interesse del R. Governo.

ART. 13. — Nelle entrate non potrà essere tenuto conto dei trasporti dei vagoni postali, nè degl'impiegati, inservienti e materiali, appartenenti all'amministrazione dei telegrafi cui dovrà essere gratuito il trasporto: quello dei militari e detenuti sarà effettuato per un prezzo corrispondente al quarto delle tariffe in vigore, e correspettivamente saranno esenti da tassa i dispacci telegrafici spediti per la costruzione e per l'esercizio della strada ferrata.

ART. 14. — I trasporti di viaggiatori e di merci sulla strada

ferrata non potranno esser fatti che dalla Società incaricata dell'esercizio, alla quale spetta il diritto di percipere, per tenerne conto nel modo che sarà detto in appresso, il prezzo di detti trasporti a forma delle tariffe che saranno approvate insieme ai Capitoli, e potranno essere riformate nei modi che verranno nei Capitoli stessi determinati.

ART. 15. — Sulla scorta delle scritture regolarmente tenute a cura dei rappresentanti della Società e sotto la sorveglianza del Commissario Regio, gl' introiti netti di ogni mese saranno versati nella Cassa della R. Depositeria entro i primi 15 giorni del mese successivo, ed alla fine di ogni anno sarà compilato dal Consiglio di Direzione un bilancio, il quale, dopo che sarà stato dal Consiglio di sorveglianza approvato, dovrà essere sottoposto all' esame ed approvazione governativa per mezzo del commissario regio, il quale vi unirà le sue osservazioni.

ART. 16. — Questo bilancio dovrà esser formato sulle basi seguenti:

Dagl' incassi lordi dell' impresa si dedurranno:

a) Le spese generali e di amministrazione;

b) Le spese di esercizio della strada, mantenimento della medesima e suoi accessorii;

c) Una ritenzione sugl' incassi per costituire un fondo di riserva destinato a far fronte alle spese eventuali ed impreviste;

d) Una somma corrispondente all' annuo disborso del R. Governo per il pagamento degl' interessi sulle obbligazioni, e per il rimborso alla pari del capitale di quelle estratte;

e) La somma occorrente a rimborsare gradatamente il Governo delle differenze in meno che si fossero negli anni antecedenti verificate fra la rendita depurata a forma dei paragrafi *a*, *b*, *c*, e le somme pagate per i titoli di che nel § *d* del presente articolo.

Ogni rimanente degli utili così depurati sarà diviso per metà fra il R. Governo e la Società. Della metà degli utili

spettante alla Società il Consiglio di sorveglianza eseguirà la erogazione ed il reparto fra i portatori delle cartelle di godimento nei modi e termini stabiliti nello Statuto sociale.

ART. 17. — Quando la Società non abbia adempito agli impegni determinati dall'atto presente, non che dai Capitoli e dagli Statuti, sarà in facoltà del R. Governo dichiararla decaduta dai diritti che le competono per le azioni di godimento, rimanendo però in qualunque caso e per qualsiasi cagione l'obbligo nel Governo di pagare semestralmente i frutti sulle obbligazioni e il capitale alla pari, per quelle che annualmente dovranno essere estratte.

ART. 18. — Fino a che sia legalmente costituita la Società i promotori provvederanno all'adempimento degl'impegni da loro assunti verso il R. Governo, ed il R. Governo stesso riconosce fino a tal epoca siccome rappresentanti dei medesimi i signori

Cav. Ubaldino Peruzzi — Dott. Tommaso Mangani — Commend. Isach Sonnino, membri del Consiglio provvisorio di Amministrazione, ed i sigg. M. A. Bastogi e figli Banchieri della Società.

ART. 19. — Il Ministro delle Finanze, del Commercio e dei Lavori pubblici è incaricato della esecuzione del presente Decreto.

Dato in Firenze, li otto marzo milleottocentosessanta.

Il Presidente del Consiglio dei Ministri
e Ministro dell'Interno
B. RICASOLI.

Il Ministro delle Finanze, del Commercio
e dei Lavori pubblici
R. BUSACCA.

Visto: per l'apposizione del Sigillo
Il Ministro di Giustizia e Grazia
E. POGGI.

FERROVIA CENTRALE TOSCANA.

Legge del 19 Novembre 1859 per la concessione ASCIANO-GROSSETO.

REGNANDO S. M. VITTORIO EMANUELE
IL R. GOVERNO DELLA TOSCANA,

Considerando che nulla possa più efficacemente conferire al buonificamento delle Maremme d'una strada ferrata, che metta in comunicazione Grosseto con la rete delle strade ferrate toscane,

DECRETA:

ART. 1. — Sarà immediatamente costruita una strada ferrata da Asciano a Grosseto a un solo binario, ma coi raddoppiamenti di binario necessari all'incrociamento dei treni.

ART. 2. — Il consiglio di costruzione e d'amministrazione per la Società della strada ferrata centrale toscana, costituitosi in Comitato ad-hoc, resta incaricato della esecuzione.

ART. 3. — L'opera è dichiarata di pubblica utilità, con doversi nelle relative espropriazioni applicare le regole e procedure stabilite nell'Articolo 7 del Motuproprio del 5 Aprile 1841, nella notificazione del 25 Febbraio 1845, l'uno e l'altra pubblicati per la strada ferrata Leopolda, e nel Decreto del 18 Aprile 1857 pubblicato per la strada ferrata Ferdinanda.

ART. 4. — Il Comitato costruttore dovrà esibire all'appro-

vazione della Direzione generale dei lavori d'acque e strade dentro tre mesi da oggi gli studi preliminari di tutto l'andamento della linea, più gli studi particolareggiati delle prime quattro miglia da Asciano, e dentro un anno parimente da oggi, gli studi particolareggiati del rimanente.

Art. 5. — Alle opere d'arte e ai trafori ricorrenti nelle prime quattro miglia sarà posto mano dentro un mese dall'approvazione degli studi particolareggiati, che vi hanno rapporto. E dovranno poi i lavori condursi con tale perseverante alacrità da assicurare in sei anni la piena attivazione al transito delle merci e dei passeggieri dell'intiera linea fino a Grosseto.

Art. 6. — I termini, di che negli Articoli precedenti, sono di rigore e sotto la comminazione della decadenza e del rifacimento dei danni a carico del Comitato, salvi casi impensati e di forza maggiore.

Art. 7. — Il Comitato dovrà compatibilmente valersi del personale, delle officine e del materiale della Centrale toscana in tutto quanto possa occorrere alla costruzione della Grossetana; con attenersi per esso, come per quel più che gli possa bisognare, ai compensi sulle medesime proporzioni e basi osservate nella costruzione della Centrale toscana.

Art. 8. — Le spese dovranno essere presagite in apposite perizie, o fissate in contratti d'accollo o di commissione da sottoporre lavoro per lavoro, o provvista per provvista alla preventiva approvazione della Direzione Generale d'Acque e Strade.

Art. 9. — Il Governo fornirà, dentro i limiti dell'Articolo precedente, i capitali occorrenti all'impresa mediante la emissione di uno speciale Consolidato tre per cento, al quale assegnerà un fondo capace d'ammortirlo in dugento anni.

Art. 10. — Questo Consolidato sarà rappresentato da tante Cartelle, ciascuna del Capitale nominale di lire mille: goderà di una speciale garanzia sulla rendita della strada, oltre a quella sulle entrate generali dello Stato, ed avrà tutti i be-

nefizi e lo stesso trattamento del Consolidato costituito col Decreto del 3 Novembre 1852.

Art. 11. — All'alienazione dei titoli corrispondenti sarà proceduto di mano in mano che ne ricorra il bisogno nei modi e sotto le prescrizioni da decretare volta per volta per Ordinanza del Ministero delle Finanze. Il prodotto di vendita di questi titoli sarà depositato nella Depositeria Generale per esser poi gradatamente erogato nella costruzione della strada.

Art. 12. — L'esercizio della Grossetana rimane fino a nuova disposizione commesso alla Società per la Centrale toscana, che non potrà rifiutarvisi dietro il compenso per spese di esercizio e del mantenimento ordinario della linea, in un terzo della rendita lorda; con cedere gli altri due terzi di detta rendita lorda a benefizio del Governo proprietario della strada.

Per quando resti attivata un' altra strada di ferro in comunicazione della Maremma Grossetana con le altre strade ferrate toscane, il compenso da compartire alla Centrale toscana per l'esercizio della linea *Asciano-Grosseto* non potrà mai esser minore di quello ottenuto col terzo della rendita lorda nell'anno immediatamente precedente alla detta attivazione.

Art. 13. — All' effetto dell' Articolo precedente sarà dal Governo consegnato alla Centrale un materiale mobile, trovato competente a giudizio della Direzione generale. Una marca dovrà contraddistinguerlo dal materiale mobile di pertinenza della Centrale. E la restituzione dovrà a suo tempo farsene dalla detta Centrale nel medesimo valore corrispondente al prezzo d'acquisto, se dentro cinque anni; col ribasso del dieci per cento, se da cinque a venti anni; e del venti per cento, sempre su detto prezzo d' acquisto, se da venti anni in poi.

Art. 14. — Le tariffe saranno le medesime che per la Centrale toscana.

Art. 15. — In entrata della Grossetana non dovranno però

figurare per alcuna somma i trasporti di corrispondenza delle RR. Poste, quali avranno facoltà d'inoltrare i loro dispacci ad ogni corsa. Come vi dovranno figurare solamente pel cinquanta per cento delle tariffe in corso i trasporti dei militari, della forza pubblica e degli arrestati.

ART. 16. — Nello stabilimento di una linea telegrafica lungo la nuova strada la Società non potrà passare ad entrata alcuna spesa per trasporti di materiali o d'impiegati, o di corrispondenze tra i diversi Uffizi telegrafici; come dovrà commettere alle guardie della strada la debita sorveglianza. In correspettività la Società si varrà del telegrafo senza spesa per gli avvisi riguardanti il servizio della strada.

ART. 17. — Il Ministro delle Finanze, del Commercio e dei Lavori pubblici è incaricato della esecuzione del presente Decreto.

Dato in Firenze, li diciannove Novembre milleottocentocinquantanove.

Il Presidente del Consiglio dei Ministri
e Ministro dell' Interno
B. RICASOLI.

Il Ministro delle Finanze, del Commercio
e dei Lavori pubblici
R. BUSACCA.

Visto per l'apposizione del Sigillo:
Il Ministro di Giustizia e Grazia
E. POGGI.

Convenzione del 19 Giugno 1861 per la concessione CHIUSI *fino all' incontro della Ferrovia da* ANCONA *a* ROMA.

CONVENZIONE *tra i Ministri dei Lavori pubblici e delle Finanze per parte dello Stato, ed il signor Policarpo Bandini quale rappresentante la Società della strada ferrata centrale-toscana per la concessione a quest' ultima del diritto di costruire ed esercitare le sezioni di ferrovia da Chiusi per le vallate del Paglia e del Tevere fino all' incontro della strada ferrata da Ancona a Roma.*

ART. 1. — È concesso alla Società anonima della strada ferrata centrale-toscana il diritto di costruire ed esercitare a proprie spese e nel proprio interesse una strada ferrata, la quale partendo dalla stazione di Chiusi e procedendo per le vallate del Paglia e del Tevere, vada ad incontrare la strada ferrata da Ancona a Roma in quel punto preciso che sarà in appresso stabilito dal R. Governo in seguito di appositi studi.

ART. 2. — L' andamento fra Chiusi ed Orvieto sarà in massima quello indicato dagli studi già redatti dall' ingegnere della Società D. G. Tarducci, depositati presso il Regio Ministero dei Lavori pubblici, in nove grandi tavole di disegni in piante e profilo, salvo le correzioni e miglioramenti accennati con linea verde nei disegni come sopra depositati, e quelli che all' atto dell' approvazione dei progetti esecutivi di dettaglio venissero determinati dal Governo, principalmente per quanto riflette i limiti delle livellette e la lunghezza dei raggi delle curve, avuto riguardo alle naturali condizioni del terreno.

Gli studi dai pressi di Orvieto alla congiunzione colla linea da Ancona a Roma saranno presentati entro tre mesi dal giorno in cui sarà officialmente partecipata alla Società la decisione del Governo intorno all'andamento di questa parte della strada ferrata.

Art. 3. — La Società stessa si obbliga a por mano ai lavori di costruzione del tratto di linea da Chiusi fino ai pressi di Orvieto entro un mese dalla data dell'approvazione degli studi già presentati, ed a condurli a termine e attivare lo esercizio di questa sezione entro dieci mesi fino alla stazione di Ficulle, ed entro due anni fino a quella di Orvieto.

La Società porrà mano ai lavori del tratto verso Orte, al di là di Orvieto, dentro un mese dal giorno dell'approvazione dei relativi studi, e li dovrà compiere in due anni dalla stessa data. La Società non potrà esser costretta ad esercitare questo tratto se non contemporaneamente all'altro da Ficulle a Orvieto.

Art. 4. — Il Governo potrà concedere una proroga ai termini stabiliti più sopra, non mai maggiore per altro di mesi otto, quando, in seguito di domanda della Società, e sentito l'avviso del Consiglio superiore dei Lavori pubblici, si riconoscesse l'esistenza di motivi indipendenti affatto da negligenza della Società, che giustificassero la necessità di una dilazione nella ultimazione dei lavori.

Art. 5. — Il materiale ed i mezzi tutti dell'esercizio saranno provveduti dalla Società nelle qualità e proporzioni richieste ad un completo e soddisfacente servizio tanto delle prime sezioni da aprirsi all'esercizio, quanto del complesso della linea.

Oltre la provvista dell'accennato materiale, che dovrà essere in pronto per l'epoca stabilita come sopra per l'attivazione dell'esercizio, la Società, nel termine il più breve, e non più tardi di un anno dalla data della promulgazione della legge di approvazione della presente convenzione, sarà pure tenuta ad aumentare il materiale mobile attualmente

esistente sulla linea da essa esercitata, per modo che il valore dell'aumento corrisponda ad una spesa non minore di lire 800 mila.

ART. 6. — Entro un anno dalla data della promulgazione della legge di approvazione della presente convenzione, la Società si obbliga pure ad ingrandire, in proporzione all'aumento del servizio, le attuali officine presso la Stazione di Siena, ed entro due anni si obbliga anche alla costruzione ed armamento degli occorrenti nuovi raddoppi di ruotaie tra Empoli e Chiusi, oltre a quelli già esistenti.

L'ubicazione e l'estensione di questi nuovi raddoppi, per quanto risguardi il migliore e più sicuro esercizio della linea, saranno stabilite d'accordo col Governo.

ART. 7. — La durata della presente concessione è limitata all'anno 1959, restando espressamente convenuto, che a questa medesima epoca viene pure ridotta quella delle altre sezioni della centrale-toscana, derogandosi in ciò al disposto del Decreto del Governo Granducale della Toscana 13 aprile 1854.

Questa linea verrà costruita secondo le norme tecniche generali portate dalla legge 20 Novembre 1859. Questa nuova linea e l'altra da Empoli a Chiusi, in quanto non sia altrimenti stabilito dalla presente convenzione, saranno possedute ed esercitate dalla Società con tutti quei diritti ed obblighi che risultano dalle leggi e dai regolamenti in vigore, ed in particolare dalla legge del 20 Novembre 1859 suddetta, in quanto il loro disposto non si opponga alle leggi e regolamenti in vigore pella Strada Ferrata centrale-toscana, e specialmente ai capitoli approvati con rescritto del Gran Duca di Toscana in data 5 Giugno 1845, ed alle altre successive disposizioni così del cessato Governo Granducale che del Governo provvisorio delle provincie toscane; disposizioni, le quali s'intenderanno applicate anche alla linea di cui nella presente concessione.

ART. 8. — Tutti i contratti ed atti qualsiansi che la So-

cietà stipulerà relativamente ed esclusivamente alla linea di cui è concessionaria, saranno soggetti soltanto al diritto fisso di una lira italiana ed andranno esenti da ogni diritto proporzionale di registrazione.

La Società potrà introdurre nello Stato, con franchigia di dogana, tutti i ferri, materiali, macchine e meccanismi assolutamente destinati ed esclusivamente necessari alla costruzione, attivazione di esercizio e manutenzione della Strada Ferrata. Il modo di esercitare un tale diritto sarà determinato dal Ministero delle Finanze, intesa la Compagnia.

Art. 9. — Le tariffe per il trasporto delle merci e dei viaggiatori dopo l'apertura totale della linea fino alla Ancona-Roma formeranno oggetto di ulteriori accordi tra il Governo e la Società allo scopo di adottare riguardo a esse un sistema uniforme.

Art. 10. — Dopo tre anni dall'apertura completa della linea la Società sarà obbligata ad eseguire i trasporti militari a prezzi ridotti, cioè pei militari in corpo o staccati, ma provveduti di fogli di via, al terzo della tariffa.

Per i cavalli, bagagli, oggetti militari e materiali da guerra alla metà delle tasse portate dalla tariffa. Gli oggetti appartenenti al materiale da guerra di cui non fosse fatta espressa menzione nella classificazione delle merci, saranno pareggiati alle merci di seconda classe nei trasporti a piccola velocità.

Art. 11. — I detenuti, nonchè gli agenti della forza pubblica che li scortano, verranno trasportati per la metà del prezzo di tariffa dei viaggiatori di terza classe.

I detenuti, quando non siano chiusi in carrozze cellulari, si trasporteranno in un compartimento speciale. Ove poi la Amministrazione dello Stato facesse uso per trasportarli di carrozze cellulari di sua proprietà, essa non pagherà alcuna tassa suppletiva pel trasporto delle carrozze così nell'andata come nel ritorno.

Art. 12. — Dopo tre anni dal giorno della totale attiva-

zione della linea sino all'incontro della strada Ancona-Roma, la Società si obbliga di eseguire gratuitamente il trasporto delle lettere, dei dispacci, dei pieghi di servizio e degli impiegati postali nei convogli di viaggiatori e di merci, ed il trasporto delle lettere anche nei convogli celeri per tutta la estensione della ferrovia da lei posseduta.

I carri ambulanti postali saranno somministrati dall'Amministrazione delle poste, la quale provvederà alla loro manutenzione.

Qualora l'Amministrazione non impiegasse carri specialmente destinati al servizio postale nei convogli ordinari e misti, la Società dovrà porre a sua disposizione un carro a quattro ruote, ed anche un solo compartimento, secondo la occorrenza.

Ogni qualvolta questo servizio esigerà l'uso di un veicolo di maggiore capacità di un carro postale, il Governo dovrà corrispondere alla Società un compenso di 15 centesimi di lira italiana per ogni chilometro di percorrenza e per ogni carro suppletivo.

La Società si obbliga d'incaricarsi delle spedizioni fatte dall'Amministrazione delle poste, non accompagnate da un impiegato, del pari che della sorveglianza dei carri postali.

In tutte le stazioni in cui ha luogo la spedizione delle lettere si porranno gratuitamente a disposizione dell'Amministrazione delle poste i locali necessari per uso di ufficio.

ART. 13. — Il Governo si riserva il diritto di stabilire gratuitamente le sue linee telegrafiche lungo la ferrovia, ovvero di far uso dei pali della linea telegrafica della Società.

I materiali e gli oggetti destinati alla costruzione e riparazione delle linee telegrafiche, il mobiliare dei diversi uffici, gli impiegati e le guardie del servizio telegrafico, saranno dalla Società trasportati gratuitamente.

La Società sarà tenuta di provvedere, nelle stazioni, ai locali necessari per gli uffici telegrafici che il Governo volesse stabilirvi.

ART. 14. — La Società dovrà fare invigilare gratuitamente

dai propri agenti le linee telegrafiche che venissero stabilite per conto del Governo.

Gli agenti incaricati di questa sorveglianza dovranno denunciare immediatamente alla prossima stazione telegrafica ed alla più vicina autorità competente tutti i guasti che fossero per sopravvenire alle linee telegrafiche.

Art. 15. — La strada ferrata da Chiusi all' incontro di quella d' Ancona a Roma sarà costruita ad un solo binario, salvo gli opportuni raddoppiamenti nelle stazioni ed in quei tratti della linea, ove, pel migliore e più sicuro servizio, fosse riconosciuto dal Governo necessario di operare gl' incrociamenti, sentita la Società.

Art. 16. — I sistemi e materiali di costruzione per la linea di che si tratta saranno quegli stessi che sono prescritti dai capitoli sopra citati per la strada da Empoli a Chiusi, salvo quelle speciali disposizioni che venissero richieste dalle condizioni del terreno e che saranno determinate dal Governo all' atto della approvazione dei progetti relativi, sentita la Società.

In quelle località principali dove il Governo prescrivesse di stabilire servizi speciali di dogana, di sanità o di polizia, le stazioni dovranno comprendere i locali necessari per quei servizi.

Art. 17. — La Società della centrale-toscana emetterà tante obbligazioni quante ne occorreranno a produrre l' intero capitale necessario per la completa costruzione della linea da Chiusi fino all' incontro della strada ferrata da Ancona a Roma.

Queste obbligazioni del valore nominale di lire 420, rimborsabili con lire 588, e fruttanti lire 21 all' anno, pagabili semestralmente con tagliandi da lire 10, 50 ciascuno, saranno in tutto, meno che per l' ammortizzazione, simili a quelle (*denominate obbligazioni gialle, a forma della deliberazione del Consiglio di Amministrazione del 2 aprile 1855*) già emesse per le sezioni di strada attivate.

Queste obbligazioni saranno intestate *Serie nuova.*

L' ammortizzazione, tanto per le vecchie quanto per le nuove obbligazioni, verrà fatta così come è più sotto specificato.

ART. 18. — Il Governo garantirà ad ognuna delle obbligazioni, tanto sulle emesse precedentemente dalla Società, quanto su quelle della nuova serie, da emettere per effetto dell'attuale concessione, il pagamento di annue lire 21 per frutto, e di lire una e centesimi ventisei per l'ammortizzazione.

ART. 19. — Proporzionatamente alle lire 1,26 ora assegnate per l'ammortizzazione verrà accelerata l'estinzione delle antiche obbligazioni così che essa proceda e si compia di pari passo con quella delle nuove.

La Società, d'accordo col Governo, provvederà a pubblicare una nuova tavola d'ammortizzazione in sostituzione di quella che fu assentita colla deliberazione del Consiglio di Amministrazione del 2 aprile 1855.

ART. 20. — Il capitale pel quale il Governo assume la garanzia a termini dell'articolo 18, sarà costituito così come segue:

a) Da 13,993 obbligazioni di antica emissione costituenti la parte non ammortizzata dell'imprestito di prima categoria della strada ferrata centrale-toscana decretato il 2 aprile 1855;

b) Dal capitale richiesto per l'adempimento degli obblighi imposti alla Società dalla attuale convenzione, e che sarà rappresentato dalle obbligazioni che si emetteranno come fu detto all'articolo 17.

Questo capitale non potrà però a qualsiasi titolo eccedere la somma di lire 160 mila per ciascun chilometro della ferrovia che sarà costrutta da Chiusi all'incontro colla linea Ancona-Roma.

ART. 21. — Il capitale richiesto per gli effetti della presente convenzione sarà in antecedenza stabilito mediante una dettagliata perizia di prevenzione da presentarsi dalla Società e da approvarsi dal R. Governo. A seconda di questa perizia verrà regolata l'emissione delle obbligazioni.

ART. 22. — Il Governo si riserva la facoltà di riconoscere ad opera compiuta l'effettivamente speso, e la Società sarà obbligata ad estinguere del proprio, entro un anno, dalla liquidazione finale delle spese, le obbligazioni che fossero state emesse in eccedenza, ed a compensare il Governo degl'inte-

ressi che avesse pagati in dipendenza della maggiore emissione suddetta.

In dipendenza della guarentigia di cui sopra, il Governo non sarà obbligato che a soddisfare alla differenza che mancasse a pagare col prodotto lordo: 1° le spese d'esercizio; 2° un fondo di riserva dell'1 per cento sugli introiti lordi da prelevarsi fino a che il fondo stesso non sia ammontato ad un milione di lire; 3° lire 21 d'interesse e lire 1,26 d'ammortizzazione per ognuna delle obbligazioni emesse e da emettere garantite, come fu detto all'art. 17.

ART. 23. — Le somme che lo Stato avesse eventualmente sborsate in forza della guarentigia accordata alle obbligazioni, costituiranno un'anticipazione fruttante l'annuo interesse del 4 per cento. Questa anticipazione verrà rifusa solo nel caso in cui, dopo provvisto alle spese di cui all'articolo precedente e ad un dividendo alle azioni non minore del 5 per cento, rimanga un'eccedenza. Questa eccedenza verrà prima applicata alla estinzione degl'interessi e poscia del capitale.

ART. 24. — Se nella sezione nuovamente concessa sopraggiungesse la necessità di eseguire dei lavori non previsti nelle perizie, sia per correzioni nell'andamento e per qualunque altra causa, si dovranno di questi nuovi lavori redigere pure le relative perizie da approvarsi come sopra, ma questo non potrà mai indurre aumento nel capitale massimo, come sopra fissato, in quanto riflette l'applicazione della garanzia.

ART. 25. — La costruzione ed attivazione della strada ferrata Asciano-Grosseto, fermo restando nel resto quanto venne stabilito nel decreto del Governo della Toscana 19 novembre 1859, sarà accelerata nella sezione da Asciano a Torrenieri, così che la costruzione di questa sezione sia possibilmente compita pel giorno 1 gennaio 1863.

Il termine per il compimento dei lavori e l'attivazione dell'esercizio sulle sezioni fra Torrenieri e l'incontro della litoranea a Montepescali è protratto a tutto il 31 dicembre 1867.

ART. 26. — La Società della strada ferrata centrale-toscana non costruirà il tratto di linea da Montepescali a Grosseto,

ma essa avrà il diritto di percorrere co' suoi convogli la linea eseguita dalla Società della litoranea per la sezione da Montepescali a Grosseto, partecipando alle spese di manutenzione sia della stazione che della strada: la quota di contributo verrà convenuta d'accordo fra le due Società, ed in caso di dissenso stabilita dal Governo.

La disposizione che sopra non pregiudica alla facoltà per il Governo d'applicare ove d'uopo al tronco di strada predetto il disposto dell'articolo 9 del capitolato per la litoranea in data 18 febbraio 1861.

La stazione di Grosseto sarà costruita dalla Società della litoranea e disposta in modo da servire eziandio al traffico della linea Asciano-Grosseto; i maggiori lavori perciò occorrenti dovranno però essere compensati dalla Società centrale-toscana, la quale a sua volta ne riceverà il rimborso dal Governo nei modi e termini stabiliti nella concessione per la linea da Asciano a Grosseto.

Art. 27. — I titoli d'Asciano-Grosseto al 3 per cento, di cui nel decreto 19 novembre 1859, non continueranno ad emettersi. Alle spese occorrenti si supplirà mediante emissione di tante obbligazioni della centrale-toscana, eguali a quelle di cui è parola nell'art. 17, salvo il tenerle distinte con una serie separata, ma il pagamento dei frutti, capitale e premio semestralmente occorrenti saranno a carico del regio Governo per conto del quale si costruisce la linea ferrata, e il quale percepisce i due terzi del prodotto lordo, e di queste dovrà tenersene conto separato.

Art. 28. — Fino a che non sarà pronto tutto quanto occorre per effettuare la emissione delle obbligazioni della centrale-toscana, onde l'amministrazione di questa Società non manchi di fondi per continuare tutti i suoi lavori, il Governo le potrà permettere di trovar danaro, fino alla somma di sei milioni di lire, sul deposito dei sopraddetti titoli Asciano-Grosseto.

Invece di dare alla Società per l'uso del deposito i titoli sopraddetti, il Governo potrà, quando meglio a lui piaccia, fornirle le somme di cui essa abbisognasse in effettivo contante

restituibile col prodotto della vendita delle obbligazioni della centrale-toscana.

Il ritiro dei titoli dati in deposito o la restituzione delle somme fornite non potrà essere protratto oltre un anno.

ART. 29. — Nel caso che insorgessero quistioni riguardo all'intelligenza ed alla esecuzione delle disposizioni della presente convenzione tra il Governo e la Società si ricorrerà al giudizio di arbitri. Gli arbitri saranno tre, due nominati rispettivamente da ciascuna delle parti, ed il terzo dai due arbitri appena seguita la loro nomina.

Questi arbitri pronunzieranno a maggioranza di voti, ed i pronunciati dei medesimi saranno inappellabili. La parte che domanderà l'arbitramento notificherà all'altra la scelta del proprio arbitro invitandola a nominare il suo. Qualora questa non aderisca all'invito entro 10 giorni, il secondo arbitro sarà nominato ad istanza della parte più diligente, legalmente comunicata all'altra parte, e fra cinque giorni dalla comunicazione, dal Presidente della Corte di appello sedente a Firenze. Nello stesso modo sarà fatta la nomina del terzo arbitro nel caso in cui i due primi non convengano nella scelta del medesimo.

ART. 30. — La presente convenzione, fatta in doppio originale, non sarà definitiva nè valida se non dopo la sua approvazione per legge.

Torino, il diciannove giugno milleottocentosessantuno.

Il Ministro dei Lavori pubblici
UBALDINO PERUZZI.

Il Ministro delle Finanze
PIETRO BASTOGI.

Firmato: POLICARPO BANDINI nei nomi.

Il Direttore Capo di Divisione nel Ministero dei Lavori pubblici
G. MARTINENGO.

Per copia conforme all'originale
G. MARTINENGO.

Legge dei 21 Luglio 1861 sanzionante la concessione Chiusi *fino all' incontro della Ferrovia da* Ancona *a* Roma.

Legge che approva la Convenzione per la costruzione ed esercizio delle sezioni di ferrovia da Chiusi per le vallate del Paglia e del Tevere fino all' incontro colla strada ferrata da Ancona a Roma.

VITTORIO EMANUELE II, ec., ec., ec.

Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1. — È approvata la Convenzione in data 19 giugno 1861 intesa tra i Ministri dei Lavori pubblici e delle Finanze ed il cavaliere Policarpo Bandini Segretario generale e gerente rappresentante la Società anonima della strada ferrata Centrale-Toscana per la concessione a quest' ultima di costruire ed esercitare le sezioni di ferrovia da Chiusi per le vallate del Paglia e del Tevere fino all' incontro colla strada ferrata da Ancona a Roma, colle modificazioni fatte all' esemplare unito alla presente legge.

Art. 2. — È fatta facoltà al Governo di ritirare i titoli 3 per 0[0 che furono finquì emessi per la costruzione della strada ferrata da Asciano a Grosseto, conformemente alle prescrizioni del Decreto del Governo della Toscana 19 novembre 1859.

Art. 3. — È autorizzata la emissione delle obbligazioni di cui all' Art. 17 della qui annessa Convenzione 19 giugno 1861 tanto a sostituzione dei titoli 3 per 0/0 creati e non emessi, quanto per provvedere all' eventuale riscatto dei titoli già attualmente emessi.

Art. 4. — Le epoche, le quantità ed il saggio al quale si faranno, a misura del bisogno, le emissioni delle obbligazioni di cui all' Art. 17 della Convenzione, verranno stabilite d' accordo fra la Società ed il Governo, dal quale saranno prescritte le norme opportune ad assicurare ampiamente la pubblica concorrenza.

Ordiniamo che la presente, munita del Sigillo dello Stato, sia inserita nella raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno d' Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Dato a Torino, addì 21 luglio 1861.

VITTORIO EMANUELE.

U. Peruzzi.
Pietro Bastogi.

(*Luogo del Sigillo*)
V. Il Guardasigilli
Miglietti.

FERROVIE ROMANE.

Decreto del 23 Aprile 1856 per la concessione ROMA-CIVITAVECCHIA.

ÉTAT PONTIFICAL.

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DES TRAVAUX PUBLICS.

Sur la demande de la Société Casavaldès et C.e, représentée par M. Félix Valdès de Los-Rios, marquis de Casavaldès, tendant à obtenir la concession du droit d'exécuter et d'exploiter à ses frais, risques et périls, sans garantie du minimum de l'intérêt de la part du gouvernement, et pour la durée de quatre-vingt-dix-neuf années, le chemin de fer de Rome à Civita-Vecchia, Sa Sainteté, le Conseil des ministres entendu, a daigné ordonner, le 22 avril courant, ce qui suit:

ART. 1. — La concession du droit d'exécuter et d'exploiter à ses frais, risques et périls, le chemin de fer de Rome à Civita-Vecchia est accordée à la Société Casavaldès et C.e Le cahier des charges établi à cet effet par monseigneur le Ministre du commerce et des travaux publics, le 17 avril courant, et accepté à la même date par M. le marquis de Casavaldès, représentant de la Compagnie, comme ci-dessus, est approuvé.

ART. 2. — La Société concessionnaire ne pourra pas émettre d'actions négociables pour subvenir aux dépenses des constructions du chemin de fer, avant de s'être constituée en

société anonyme dûment autorisée, conformément à l'art. 26 du règlement de commerce.

Ministère du commerce et des travaux publics, à Rome, le 23 avril 1856.

Signé: *Le Ministre*,
G. MILESI.

Capitolato di concessione ROMA - CIVITAVECCHIA *del 23 Aprile 1856.*

ÉTAT PONTIFICAL.

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DES TRAVAUX PUBLICS.

Durée des travaux.

ART. 1. — La Société s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à achever, dans le délai de trois années, à partir de l'époque fixée par l'art. 31 et à laquelle ils devront commencer, tous les travaux nécessaires pour l'établissement et la construction du chemin de fer de Rome à Civita-Vecchia, de manière qu'il soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

Tracé.

ART. 2. — Le tracé du chemin de fer suivra la direction indiquée dans le projet définitif rédigé par M. Guérin, ingénieur des ponts et chaussées de France, le 30 décembre 1854, lequel projet a été approuvé par le Ministre des travaux publics, aux termes de sa dépêche du 2 mars suivant.

Les travaux de toute sorte seront exécutés conformément au susdit projet.

En cours d'exécution des travaux, la Société aura la faculté d'apporter, aux plans approuvés, les modifications de peu d'importance qu'elle pourrait juger utile d'y introduire.

Toutefois, si ces modifications étaient de nature à changer d'une manière notable les projets approuvés, la Société ne pourra introduire ces changements qu'après en avoir obtenu le consentement formel du Ministère des travaux publics.

Usage du système métrique.

ART. 3. — Dans toutes les propositions, toutes les discussions, et tous les actes relatifs au chemin de fer, il ne sera fait usage que du système métrique, tant pour les mesures linéaires, de surface et cubiques, que pour celles de capacité et de poids.

Profil transversal.

ART. 4. — Le chemin de fer ne sera établi qu'à une voie, excepté dans les lieux de chargement et de déchargement, les stations et gares d'évitement, où la Compagnie sera tenue d'établir deux voies. Toutefois, afin qu'il soit possible, par la suite, si on le juge opportun, d'ajouter une seconde voie, la Société devra, dès le principe, acquérir les terrains et préparer le chemin dans toute sa largeur, de façon que, pour exploiter la seconde voie, il ne reste plus à faire qu'à exécuter le ballastage et l'armement sans être contraint à de nouveaux terrassements et travaux d'art.

2. La largeur du chemin pour les deux voies sera, au niveau supérieur des rails, de sept mètres quatre-vingts centimètres (7^{m} 80), dans les parties en levée, et de six mètres soixante-dix centimètres (6^{m} 70), dans les tranchées.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être d'un mètre quarante-cinq centimètres (1m 45), et la distance entre les deux voies mesurées entre les bords intérieurs des rails sera de deux mètres (2m).

Rayons des courbes, pentes et rampes.

ART. 5. — Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à 350 mètres; et, dans le cas de ce rayon minimum, auquel on ne pourra avoir recours que par suite de circonstances impérieuses, on fera en sorte que la courbe se développe tout entière sur un palier horizontal.

Les contre-courbes sont interdites; et, lorsqu'il sera nécessaire que deux courbes en sens contraire se succèdent, on devra ménager entre l'une et l'autre de ces courbes un trajet en ligne droite, d'une étendue de 150 mètres au moins. Dans les courbes, le rail extérieur de chaque voie sera placé au-dessus du rail intérieur, à une hauteur proportionnée à la longueur du rayon de la courbe et à la vitesse de la marche.

2. Le maximum des pentes et rampes du chemin n'excédera pas 10 millimètres (0,010);

3. L'usage des plans inclinés, à système automoteur ou à machine fixe, est prohibé.

Gares d'évitement.

ART. 6. — Les gares d'évitement devront être en nombre suffisant et distribuées de telle façon, qu'entre chacune d'elles il n'y ait jamais une distance de plus de 20 kilomètres. La longueur de ces gares d'évitement ne sera pas moindre de 200 mètres, y compris le retour à la voie principale.

2. Outre les gares d'évitement, il sera établi, pour le service des localités placées sur le parcours du chemin de fer et de ses dépendances, des voies latérales destinées tant aux stationnements qu'aux chargements et déchargements.

3. Le nombre de ces voies, des stations, des lieux de chargement et de déchargement, ainsi que leur surface, seront déterminés par l'administration publique.

Passages à niveau.

ART. 7. — Lorsque le chemin de fer devra traverser les routes nationales, provinciales et communales de quelque importance, il devra, autant que possible, passer au-dessus ou au-dessous de ces routes.

Toutefois, on pourra établir des passages à niveau sur lesdites voies lorsque l'altitude des deux chemins ne permettra pas de construire des viaducs en dessus ou en dessous, sans des dépenses considérables ou sans apporter des embarras fâcheux à la circulation.

Viaducs en dessous.

ART. 8. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale, provinciale ou communale, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de 8 mètres pour une route nationale, de 7 mètres pour une route provinciale, de 5 mètres pour une route communale de grande communication, et de 4 mètres pour toutes les autres routes moins fréquentées et de moindre importance. La hauteur du pont, mesurée entre la clef de l'intrados et la chaussée de la route, sera au moins de 5 mètres. Pour les ponts en fer ou en charpente sur les chemins communaux de peu d'importance, la hauteur pourra être réduite à 4 mètres 30 centimètres sous poutres;

la largeur entre les parapets sera celle qui convient pour deux voies, avec accotements de 1 mètre au moins chacun. La hauteur de ces mêmes parapêts sera de 80 centimètres.

Viaducs en dessus.

ART. 9. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale, provinciale ou communale, la largeur du pont, entre les parapets, sera de 8 mètres pour la route nationale, de 7 mètres pour la route provinciale, de 5 mètres pour la route communale de grande communication, et de 4 mètres pour toutes les autres. L'ouverture du pont, entre les pieds-droits, sera celle qui convient pour deux voies, avec leurs accotements, comme il est dit plus haut (art. 8); et la distance verticale, entre l'intrados de la voûte et le niveau des rails extérieurs, ne sera pas moindre de 4 mètres 30 centimètres.

Ponts sur les rivières et cours d'eau.

ART. 10. — Lorsque le chemin de fer devra traverser une rivière où autre cours d'eau, le pont aura la largeur de voie entre les parapets, et la hauteur établie pour ces mêmes parapets (art. 8).

2. Le débouché du pont, c'est-à-dire l'ouverture des arches, et la hauteur de la clef de voûte, au-dessus du niveau de l'eau, seront détérminés par le Ministère suivant les circonstances locales.

Mode de construction.

ART. 11. — Les ponts à construire à la rencontre de la voie ferrée avec les routes de toutes classes, ainsi que sur les

rivières et autres cours d'eau, seront, en général, en maçonnerie. Ils pourront cependant, dans des cas particuliers, être construits avec travées en charpente, avec piles et culées en maçonnerie; mais on donnera à ces piles et culées une épaisseur qui permette, par la suite, de substituer aux travées de charpente des arcs en fer, fonte ou maçonnerie.

Détournement des routes existantes.

ART. 12. — Si, dans la construction du chemin de fer, il devient nécessaire de détourner quelques parties de routes préexistantes, la pente des déviations ne devra pas exceder 3 0[0 pour les routes nationales ou provinciales et 5 0[0 pour toutes les autres routes, sauf les exceptions que pourraient réclamer des circonstances particulières, dont l'appréciation appartiendra toujours au Ministère.

Autorisation préalable pour les constructions.

ART. 13. — Pour les ponts à construire sur les routes, rivières ou canaux navigables traversés par le chemin de fer, ainsi que pour les déplacements partiels des routes publiques coupées ou côtoyées par le chemin de fer, la Société en présentera les plans détachés au Ministère, qui les approuvera après s'être entendu avec les Administrations publiques sous la juridiction desquelles sont placées ces rivières, routes, canaux ou cours d'eau, afin que les changements à opérer soient conciliés de la manière la plus convenable avec l'intérêt des Administrations et avec celui du chemin de fer.

Barrières des passages à niveau.

ART. 14. — Aux points où la voie ferrée coupe à niveau les routes ordinaires, les rails ne pourront être établis à plus

de trois centimètres ($0^m,03$) soit au-dessus, soit au-dessous du niveau de ces routes, et tout ce qui aura rapport à la construction du chemin de fer devra, en outre, être disposé de manière à n'apporter aucun obstacle dans la circulation sur la route ordinaire. Les deux entrées latérales sur le chemin de fer devront, dans ces circonstances, être fermées au moyen de barrières dont la garde et le service seront confiés à un gardien payé par la Compagnie.

Rétablissement des cours d'eau.

ART. 15. — La Société sera tenue de rétablir à ses frais les cours d'eau qui auraient été arrêtés, interrompus ou modifiés par les travaux relatifs à la construction du chemin de fer. Les aqueducs qui seront construits à cet effet sous les autres voies publiques seront en maçonnerie, ou, s'il y a nécessité, en fer.

Traversée des voies navigables.

ART. 16. — Partout où la voie ferrée rencontrera une rivière navigable, la Société sera tenue de prendre toutes les mesures et de supporter toutes les dépenses nécessaires pour que le service de la navigation n'ait à souffrir ni interruption, ni retard pendant l'exécution des travaux et puisse, après leur achèvement, s'effectuer avec la même facilité qu'auparavant. La même condition est obligatoire pour la Société en cas de rencontre de chemins publics de quelques classes qu'ils soient. A cet effet, des routes et ponts provisoires seront construits par les soins et aux frais de la Société, afin d'assurer la liberté et la commodité de la circulation, en se conformant au délai fixé pour leur construction et leur durée.

Tunnels.

Art. 17. — Les percés ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire, auront au moins sept mètres quarante centimètres (7^m,40) entre les pieds-droits, au niveau des rails, et la distance entre l'intrados de la voûte et les rails extérieurs de chaque voie sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4^m,30). Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient, par leur nature, des chances d'eboulement ou de filtration, la Société sera tenue de parer à ce danger par des revêtements solides et imperméables.

Puits d'aérage.

Art. 18. Les puits d'aérage ou de construction de souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et là, où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur, et d'une épaisseur proportionnée à cette hauteur.

Matériaux à employer — Rails. — Traverses.

Art. 19. — La Société pourra employer, dans la construction du chemin de fer, les matériaux en usage dans les travaux publics des localités environnantes.

Les têtes de voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités des radiers dans les divers travaux d'art, seront, autant que possible, en pierre de taille, et dans les localités seulement où n'existerait pas de pierres de taille à une distance raisonnable, l'emploi de la brique ou du moellon dit d'appareil sera toléré.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination. Le poids des rails sera au moins de 27 kilogram-

mes par mètre courant ; les traverses qui supportent les rails ne seront pas distantes l'une de l'autre de plus d'un mètre, en moyenne.

Bureaux de Douane et de Police.

Art. 20. — Outre les bâtiments nécessaires au service du chemin de fer, la Société devra construire à ses frais, et mettre gratuitement à la disposition du Gouvernement, les locaux destinés aux bureaux de douane et de police.

Clôture.

Art. 21. — Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs, ou des haies, ou des poteaux avec lisses, ou des fossés entourés de terre. Les fossés auront au moins un mètre de profondeur, à partir de leurs bords relevés. Les barrières fermant les communications avec les propriétés particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

Achat de terrains.

Art. 22. — Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer et à toutes ses dépendances, telles que voies d'évitement ou de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ou nécessaires pour le rétablissement des routes ordinaires déplacées ou interrompues et des nouveaux lits de rivière ou canaux dont il aura fallu détourner le cours, seront achetés et payés par la Société, qui demeure subrogée dans les droits et charges afférents, à ce titre, à l'Administration publique, en vertu des lois actuellement en vigueur dans l'État, et relatives aux expropriations.

Expropriations.

Art. 23. — L'entreprise étant reconnue d'utilité publique, la Société sera investie de tous les droits qui, en vertu des lois et règlements de l'État, appartiennent à tout autre titre à l'Administration publique.

Elle pourra, par conséquent, avoir la faculté de se procurer les matériaux nécessaires à l'établissement et au ballastage du chemin de fer, par tous les moyens que possède la susdite Administration, et elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des matériaux et des terres, des priviléges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs des travaux publics, à la charge par elle d'indemniser les propriétaires des terrains endommagés, par voie d'accord, ou, en cas de non-accord, d'après les voies légales établies ou à établir dans les règlements publics, sans que la Société puisse avoir recours, à aucun titre, contre le Gouvernement.

Indemnités.

Art. 24. — Les indemnités pour occupation temporaire ou détériorations de terrains, ou pour des dommages apportés à des usines hydrauliques provenant, en quelque manière que ce soit, des travaux du chemin de fer, devront être payées par la Société.

Surveillance et contrôle.

Art. 25. — Pendant la durée des travaux que la Société effectuera, elle sera soumise au contrôle et à la surveillance du Ministère des travaux publics. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Campagnie de s'écarter des dispositions et des obligations qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

Réception des travaux.

Art. 26. — Au fur et à mesure que les travaux seront terminés sur chaque partie du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que le Ministère des travaux publics désignera. Le procès-verbal de cette réception ne sera valable qu'après l'homologation par le même Ministère. Après l'homologation, la Société pourra mettre en service lesdites parties du chemin et y percevoir les droits de péage et les prix de transport conformément au tarif ci-après déterminé. Toutefois ces réceptions partielles ne deviendront définitives qu'après l'approbation de la réception générale du chemin de fer entier.

Délimitation et plan cadastral.

Art. 27. — Après l'achèvement total des travaux du chemin de fer, la Société fera faire à ses frais un bornage contradictoire, un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec le Ministère des travaux publics, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art exécutés conformément aux conditions du présent cahier des charges. Une expédition authentique des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la Société, dans les archives du Ministère des travaux publics.

Entretien du chemin de fer.

Art. 28. — Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état et de manière que la circulation sur toute son étendue soit toujours facile

et sûre. L'état dudit chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent si les circonstances l'exigent, par un ou plusieurs commissaires désignés par le Ministère des travaux publics.

2. Les frais d'entretien et ceux de réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la Société.

3. Pour ce qui concerne l'entretien et les réparations, la Société demeure soumise au contrôle et à la surveillance du ministère.

4. Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, après une mise en demeure régulière, il y sera pourvu d'office, à la diligence du Ministère des travaux publics et aux frais de la Société. La somme des dépenses faites d'office sera recouvrée sur la présentation d'états réguliers que le Gouvernement rendra exécutoires.

Frais de visite et de réception.

Art. 29. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la Société ; le paiement en sera fait au Ministère des travaux publics, d'après la taxe en vigueur pour les fonctions publiques analogues, et les sommes distribuées à qui de droit.

Obligations préalables pour les expropriations.

Art. 30. — La Société ne pourra commencer les travaux ni faire aucune expropriation si, préalablement, elle n'a justifié par-devant le Ministère des travaux publics de la constitution d'un fonds social de cinq millions de francs, et de la présence en caisse d'un dixieme de ce fonds.

Déchéance éventuelle avant l'exécution.

Art. 31. — Si, dans le délai de six mois, à dater de la concession, la Société n'a pas commencé les travaux, elle

sera, par ce seul fait, et sans qu'il soit besoin de mise en demeure ou signification judiciaire quelconque, déchue de plein droit de la présente concession.

2. Dans le cas de déchéance prévu par l'article précédent, la somme de vingt mille écus, déjà déposée à titre de cautionnement provisoire, deviendra la propriété du Gouvernement Pontifical.

Déchéance éventuelle en cours d'exécution.

ART. 32. — Faute par la Société d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux dans les délais fixés par l'article premier, faute aussi par elle d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle, qu'ils soient parvenus au tiers de leur achèvement, à la fin de la seconde année; faute enfin par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, la Société encourra la déchéance. Il sera, dès lors, pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux, par le moyen d'une nouvelle adjudication qu'on ouvrira sur les bases du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés et des portions de chemin déjà mises en exploitation. Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix. Les soumissions pourront être même inférieures à la mise à prix. La Société évincée recevra de la nouvelle Société la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets. Si la susdite adjudication n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois; et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Société sera définitivement déchue de tout droit à la présente concession, et les parties du chemin de fer déjà exécutées ou qui seraient mises en exploitation deviendront, *ipso facto*, la propriété de l'État.

2. Les conditions stipulées dans le présent article ne seront point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux proviendraient de force majeure constatée.

Exemption des droits de timbre.

ART. 33. — Dans tous les actes et traités relatifs au chemin de fer, la Société sera exemptée des droits de timbre.

Quant à l'enregistrement, inscriptions hypothécaires et transferts, la Société ne sera sujette qu'à la taxe minima fixée pour chaque contrat.

Impôt foncier.

ART. 34. — La contribution foncière sur les terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances sera la même que celle perçue avant leur occupation, sauf diminution relative à la valeur des maisons d'habitation démolies par suite de l'établissement de la voie de fer.

2. Il est toutefois fait remise à la Société de la perception de cet impôt pendant les premières vingt années de la présente concession.

Exemption des droits de douane.

ART. 35. — Pendant toute la durée de la concession, la Société pourra faire entrer sans frais, taxes ou droits d'aucune sorte et débarquer par ses propres agents, les rails, locomotives, tenders, wagons, houilles, outils, métaux, et généralement tout ce qui est nécessaire à la construction, à l'exploitation et à l'entretien du chemin de fer, avec la restriction stipulée dans l'art. 36.

2. Pour établir que les objets à introduire en franchise sont bien, par leur qualité, leur quantité et pour leur usage exclusivement destinés aux travaux du chemin de fer, la So-

ciété sera tenue d'exhiber la preuve authentique de ces qualités et quantités, ainsi que une déclaration du Ministère des travaux publics, certifiant que ces objets appartiennent à la catégorie de ceux nécessaires au chemin de fer ; ces justifications produites, l'introduction des objets susdits ne pourra pas être retardée, sauf à l'Administration des douanes, de considérer comme introduits en fraude et de frapper des pénalités fixées par les règlements de douanes, les objets pour lesquels les formalités susdites n'auraient pas été remplies, ou qui, une fois introduits et non employés, ne se trouveraient pas dans les magasins de la Société.

Choix des employes et du matériel.

Art. 36. — La Société devra prendre ses employés parmi les sujets de l'État Pontifical, sur l'approbation du Gouvernement. Elle sera d'ailleurs libre de choisir à l'étranger, d'accord avec le Gouvernement Pontifical et sous sa propre responsabilité, l'ingénieur-directeur des travaux ou des études, les entrepreneurs, les sous-traitants, les mécaniciens et en général toutes les personnes destinées à des emplois qui exigent une pratique spéciale, ainsi que les personnes qui, d'après les statuts de la Société, devront être élues au sein même de la Compagnie. Elle sera tenue également de prendre dans l'État Pontifical les matériaux et les objets nécessaires à la construction ou à l'exploitation du chemin de fer, lorsque la qualité et le prix de ces matériaux, de ces objets, seront les mêmes ou plus avantageux que s'ils provenaient de l'étranger.

Établissement des lignes télégraphiques.

Art. 37. — Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long de la voie de fer, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique électrique, sans que la Société puisse prétendre

Construction dans le rayon des forteresses.

ART. 38. — Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la zone des servitudes militaires, et qui, aux termes des règlements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de la Société, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les Ministres de la guerre et des travaux publics.

2. La même faculté pourra être accordée par exception pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le Ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut arriver aucun inconvénient.

Conservation des monuments. — Propriété des objets d'art.

ART. 39. — Les monuments déjà découverts, on qui pourront l'être à la suite des travaux du chemin de fer, ne devront en aucune manière être endommagés par la Compagnie; celle-ci devra donner avis de leur découverte au Gouvernement, qui prendra soin de les faire enlever le plus promptement possible pour ne pas entraver l'exécution des travaux.

2. Les statues, médailles, objets d'art, fragments archéologiques, etc., etc., qui seraient trouvés pendant l'exécution des travaux ou durant l'exploitation dans les terrains achetés par la Compagnie, appartiendront, pour un tiers, à l'État, et pour deux tiers, à la Compagnie, sauf toutefois au Gouverment le droite de préemption.

Règlements administratifs.

ART. 40. — Le Gouvernement prendra, d'accord avec la Société, ou, du moins, après qu'elle aura été entendue, les

mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'exploitation et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la Compagnie.

La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation du Gouvernement les règlements de toute nature qu'elle jugera utiles au service et à l'exploitation du chemin de fer.

2. Les règlements susmentionnés sont obligatoires pour la Compagnie concessionnaire et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer, d'embranchement ou de prolongement à celle qui fait l'objet de la présente concession, et, en général, pour toutes les personnes auxquelles l'usage de ces lignes pourrait être sous-affermé.

Qualité du matériel.

ART. 41. — Les machines locomotives qui seront affectées aux transports sur la voie de fer devront être construites sur les meilleurs modèles connus. Les voitures de voyageurs devront être également construites d'après les meilleurs modèles.

Tarif et durée de la concession.

ART. 42. — Pour indemniser la Compagnie des travaux et des dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de l'approbation de la réception définitive, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport conformément au tarif suivant :

TARIF.	PRIX						Soit en monnaie française
	PÉAGE.		TRANSP.		TOTAL.		
	Baj.	Xmi.	Baj.	Xmi.	Baj.	Xmi.	
Voyageurs.							
PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE							
Non compris l'impôt du dixième sur le prix des places.							
Première classe. — Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces	1	5	1	"	2	5	f. c. 0 13.4
Deuxième classe. – Voitures couvertes, fermées, à glaces	1	"	"	6	1	6	0 08
Bestiaux.							
PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.							
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait	1	6	"	9	2	5	0 13.4
Veaux et porcs	"	5	"	3	"	8	0 04.3
Moutons, brebis (agneaux, agneaux qui broutent) et chèvres.	"	2	"	2	"	4	0 02.2
MARCHANDISES.							
PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.							
Poissons. — Huîtres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs.	6	"	4	"	10	"	0 53.8
Première classe. — Fonte ouvrée, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non ; vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et lainages ; bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucres, café, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés . . .	4	"	3	"	7	"	0 37.6
Deuxième classe. — Blés, grains, farines, sels. chaux et plâtres, minerais, coke, charbons de bois, bois à brûler, marchandises de bois, perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierres de taille, bitume, fonte brute, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons	3	5	2	5	6	"	0 32.3

TARIF	PRIX.						Soit en monnaie française
	PÉAGE.		TRANSP.		TOTAL.		
	Baj.	Xmi.	Baj.	Xmi.	Baj.	Xmi.	
Troisième classe. — Pierres à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes.	3	»	2	»	5	»	f. c. 0 26.9
Houilles, marnes, fumiers, engrais, cendres, pouzzolane et ciment romain .	2	5	1	5	4	»	0 21.5
Objets divers.							
PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.							
Wagons et chariots destinés aux transport du chemin de fer y passant à vide	1	5	1	5	3	»	0 16.1
Toute autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machines locomotives ne traînant pas de convoi. . . .	3	5	2	5	6	»	0 32.3
Les machines locomotives seront considérés et taxées comme ne remorquant pas de convoi lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allège marchant sans rien traîner.							
PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.							
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	4	5	3	5	8	»	0 43.»
Voitures à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur.	5	5	4	5	10	»	0 53.8
Le tarif sera double si le trasport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de seconde classe.							

2. Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, paieront en raison de 12 baj. ($0^{f},65$) la tonne. Les chevaux et bestiaux dans le cas indiqué au paragraphe précédent, paieront le double des taxes portées au tarif.

3. L'application de la taxe et du prix de transport sera déterminée par kilomètre, sans tenir compte des fractions de distances, de sorte que, si après avoir parcouru un nombre quelconque de kilomètres entiers, on devait parcourir une partie du kilomètre suivant, celui-ci sera payé comme s'il avait été parcouru dans son entier;

4. En outre, pour toute distance à parcourir, moindre de 6 kilom., le droit sera perçu comme pour 6 kilom. entiers;

5. Le poid de la tonne est fixé à 1,000 kilog.;

6. Les fractions de poids ne seront comptées que par cinquième de tonne; ainsi, tout poids compris entre 0 et 200 kilog. payera pour 200 kilog.; entre 200 et 400 kilog., il payera pour 400 kilog. et ainsi de suite;

7. Les cas de force majeure exceptés, la vitesse de la marche ne devra pas être moindre de 30 kilom. par heure, pour les trains de voyageurs, et de 16 kilom. pour les marchandises payant le prix fixé au tarif;

8. Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif des taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins;

9. Tout changement apporté dans les tarifs devra être approuvé par le Gouvernement, sur la proposition de la Société, et annoncé au public par des affiches, un mois au moins avant d'être mis à exécution.

Égalité de perception.

ART. 43. — La perception des taxes devra se faire par la Société, indistinctement et sans aucune faveur.

2. Les réductions ou remises accordées à des indigents ne seront pas considérées comme faveur.

Transport gratuit des bagages.

ART. 44. — Chaque voyageur pourra porter avec lui un bagage dont le poids ne dépassera pas 15 kilog, sans être obligé pour cela de payer un supplément de prix de sa place.

Assimilation de classes.

ART. 45. — Les denrées, marchandises, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront taxés comme s'ils appartenaient à la classe avec laquelle ils avaient le plus d'analogie. Dans ce cas, les classifications proposées par la Société ne pourront avoir d'effet qu'autant qu'elles auront été soumises à l'approbation du Ministère.

Tarifs exceptionnels.

ART. 46. — Les droits de péage et les prix de transport détérminés au tarif précédent ne seront point applicables à toute voiture pesant, avec son chargement, plus de 4,500 kilog. ni à toute masse indivisible dont le poids dépasserait 3,000 kilog.

2. Toutefois, la Société ne pourra se refuser ni à transporter le masses indivisibles pesant de 3,000 à 5,000 kilog., ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, péserait de 4,500 à 8,000 kilog.; mais dans ce cas, les droits de péage et le prix de transport seront augmentés de moitié.

3. La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter le masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilog., ni à laisser circuler les voitures chargées pesant plus de 8,000 kilog., ni à transporter des masses dont le volume aurait plus de 7 mètres et demi de longueur, ou une largeur dépassant 2 mètres 40 centimètres.

4. Si nonobstant les dispositions précédentes, la Société consent a opérer des transports et à permettre des circulations en dehors des limites susindiquées, elle serait dans l'obligation, pendant trois mois au moins, d'accorder la même facilité à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Marchandises légères. — Objets de valeur.

ART. 47. — Les prix de transport déterminés au tarif annexé au présent cahier des charges, ne sont point applicables :

(*a*) Aux denrées ou marchandises qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas 200 kilog. ;

(*b*) A l'or et à l'argent en lingot ou monnayé, ou en valeurs ; au mercure, au platine ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres objets de grand prix ;

(*c*) En général, à tous paquets ou colis qui, isolément, pèsent moins de 100 kilog., à moins qu'ils ne fassent partie d'une expédition dont le poids total dépasse 200 kilog. de marchandises ou autres objets expédiés par la même personne à une même personne et de même nature, quoique emballés à part.

2. Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés par l'Administration publique, sur la proposition de la Société. Néanmoins, au-dessus de 100 kilog, et quelle que soit la distance à parcourir, le prix du transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de 10 *bajocchi*.

3. Les denrées et marchandises qui, sous le volume d'un mètre cube, pèseraient moins de 200 kilog., ne seront exceptées du tarif que lorsque leur espèce n'y aura pas été déterminée.

Transport des militaires.

ART. 48. — Les militaires voyageant en corps ou isolément pour le service et munis d'une feuille de route, ne seront as-

sujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe établie dans le tarif. En outre, si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes ou un matérial militaire sur un point quelconque du chemin de fer, la Société sera dans l'obligation de mettre immédiatement à sa disposition, pour moitié de la taxe établie dans le tarif en cours, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Transports des détenus et condamnés.

ART. 49. — Le Gouvernement jouira du même privilége pour le transport des détenus et condamnés qui sera effectué dans des voitures spéciales appartenant au Gouvernement.

La surveillance et la police des convois de cette nature demeureront à la charge du Gouvernement.

Transport des dépêches.

ART. 50. — Les lettres et dépêches, accompagnées par un agent du Gouvernement, seront transportées gratuitement sur toute l'étendue du chemin de fer; à cet effet, la Compagnie est dans l'obligation de réserver à chaque train de voyageur, dans une voiture de seconde classe, un compartiment pour les susdites dépêches et pour le courrier chargé de les accompagner.

Sécurité, régularité du service. — Dèpenses accessoires.

ART. 51. — Au moyen de la perception des droits et des prix réglés, ainsi qu'il a été dit, la Societé contracte l'obligation d'exécuter constamment, avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et avec ses propres ressources, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matériaux quelconques qui lui seront confiés.

2. Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que

ceux de chargement et déchargement et d'entrepôt dans les magasins de la Société, seront déterminés par un règlement qui sera soumis à l'approbation supérieure.

Faculté de rachat.

ART. 52. — A toute époque, après l'expiration des vingt-cinq premières années de la mise en exploitation du chemin de fer, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière dudit chemin de fer. Pour régler le prix de rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Société pendant le cours des sept années qui auront précédé celle où le remboursement sera effectué, on déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années. On ajoutera ensuite à ce produit net moyen le tiers du montant de ce produit, si le rachat s'effectue dans la première période de dix années à dater de l'époque où le Gouvernement, selon la teneur du présent cahier des charges, aura ce droit; un quart, si le rachat ne s'effectue que dans la seconde période de dix années, et un cinquième pour les autres périodes. Le produit net ainsi augmenté, formera le montant d'une annuité qui sera payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

2. La Société recevra en espèces, en outre de la susdite annuité, et cela avant que le Gouvernements ne prenne possession du chemin de fer, les remboursement auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, conformément à l'art. 53 ci-après.

Termes de la concession. — Entrée en possession de l'État.

ART. 53. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie, dans la

propriété des terrains et de tous les ouvrages désignés au plan cadastral, mentionné dans l'art 27. Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits. La Société devra avoir remis en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et en général tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et speciale le service des transports.

2. Dans les cinq dernières années qui précèderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et toutes ses dépendances, si la Société ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

3. Pour ce qui est des objets mobiliers, tels que machines, locomotives, wagons, chariots, voitures, ustensiles de construction et de réparation, etc. etc., combustible et approvisionnements de tout genre, et en outre les objets mobiliers non compris dans l'énumération précédente, le Gouvernement sera obligé de les racheter à dire d'experts si la Société le requiert, et réciproquement, si le Gouvernement le requiert, la Société ne pourra se refuser à les céder également à dire d'experts.

Construction de routes nouvelles.

ART. 54. — Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait la construction de nouvelles routes nationales, provinciales ou communales, de canaux ou d'autres chemins de fer qui traverseraient celui qui fait l'objet de la présente concession, la Société ne pourra y mettre obstacle; mais toutes dispositions nécessaires seront prises par le Gouvernement, pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Société.

Constructions de chemins de fer, routes, canaux etc.

ART. 55. — Toute construction ou autorisation ultérieure de route, de chemin de fer, de canaux ou de travaux quelconques de navigation, dans la contrée traversée par le chemin de fer, ne pourra donner droit à la Société de prétendre à aucune indemnité.

Réserves.

ART. 56. — Le Gouvernement ne pourra accorder de concession pour d'autres chemins de fer qui se joindraient en deux ou plusieurs points avec celui qui fait l'objet de la présente concession, ou qui seraient placés parallèlement à son parcours entier ou partiel.

2. Toutefois, il se réserve expressément le droit d'accorder des nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin concédé comme ramification ou prolongement, sans que la Société puisse s'opposer à ces embranchements, ni prétendre à aucune indemnité, à moins qu'il n'en résulte un obstacle dans la circulation ou des frais pour la Société.

3. Les Compagnies concessionaires des embranchements et prolongements, et celle de la ligne principale, devront s'entendre afin que la circulation ne soit pas interrompue aux points d'embranchements, mais soit, au contraire, continue de l'une à l'autre ligne, et réciproquement.

4. Si les Compagnies ne se mettaient pas d'accord sur les moyens à adopter pour assurer la libre circulation d'une ligne à l'autre, le Gouvernement aura la faculté d'y pourvoir d'office et de prescrire toutes les mesures nécessaires à cet effet.

Copies des plans du cadastre et documents statistiques.

ART. 57. — La Société aura le droit de prendre copie des plans du cadastre, en payant seulement la rémunération fixée

par le tarif du cens, à l'expert préposé, dans le cas où ces copies seraient faites par ses soins.

Représentation de la Société à Rome.

ART. 58. — Pour tout ce qui regarde la présente concession, la Société sera soumise uniquement et entièrement aux autorités pontificales, nonobstant aucun droit ou privilége de nationalité étrangère; elle sera tenue, on outre, de désigner un de ses membres pour la correspondance avec le Ministre des travaux publics. La personne dont elle aura fait choix élira son domicile à Rome; jusqu'à ce que cette élection de domicile soit faite, tous les actes relatifs au chemin de fer seront adressés à la présidence de *Roma e Comarca*, et ils seront considérés valables et efficaces, comme s'ils avaient été communiqués au susdit représentant. Il demeure entendu que, dès à présent et provisoirement, le domicile est élu à la présidence de *Roma e Camarca.*

Contestations entre la Société et le Gouvernement.

ART. 59. — Les contestations qui pourront naître entre la Société et le Ministère, au sujet de l'exécution et de l'interprétation des articles du présent cahier des charges, seront jugées dans les divers degrés de juridiction, aux termes des règlements publics sur le contentieux administratif.

Cautionnement.

ART. 60. — Dans les deux mois qui suivront le commencement des travaux, le cautionnement provisoire de vingt mille écus, déjà déposé, sera porté, par un nouveau versement, à la somme de quatre-vingt mille écus romains, qui constituera le cautionnement définitif de la Société.

2. A dater du jour où le cautionnement aura été ainsi

complété, il produira à la Société un intérêt de quatre pour cent par an.

3. Dans le cas où la condition imposée à la Société par le paragrafe 1er du présent article n'aurait pas été accomplie, la Société serait déchue par ce fait même et de plein droit, et les vingt mille écus romains déjà versés tomberont au pouvoir du trésor public.

Restitution du cautionnement.

ART. 61. — Le cautionnement stipulé dans le précédent article, § 1er, sera restitué à la Société par dixièmes, et au fur et à mesure de l'achèvement des travaux, de manière que la Société soit remboursée de la totalité dudit cautionnement lorsqu'elle aura fait, sur le chemin de fer, des dépenses en travaux ou achats de terrains formant une somme totale de deux millions de francs.

Enregistrement du cahier des charges.

ART. 62. — Les frais d'enregistrement du cahier des charges seront limités au droit fixe de 40 *bajocchi*.

Rome, le 17 avril 1856.

DÉCLARATION *relative à l'art. 56, paragraphe 2, du cahier des charges de la concession du chemin de fer de Rome à Civita-Vecchia.*

ÉTAT PONTIFICAL.

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DES TRAVAUX PUBLICS.

Quoique dans l'art. 56, paragraphe 2, du cahier des charges de la concession du chemin de fer de Rome à Civita-

Vecchia, stipulé avec la Société Casavaldès et C.e, le Gouvernement Pontifical se soit réservé expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemin de fer qui viendraient se joindre à ceux déjà concédés, soit comme embranchements, soit comme prolongements, sans que la Société puisse s'y opposer ni prétendre aucune indemnité, excepté dans le cas où l'on empêcherait l'exploitation des-dits chemins, ou que ces embranchements et prolongements auraient occasionné des frais à la Société; toutefois, le soussigné, Ministre du commerce et des travaux publics, après avoir obtenu l'autorisation de Sa Sainteté, le 22 avril courant, déclare que si le Gouvernement Pontifical décrétait la construction d'un chemin de fer qui, en partant des confins de la Toscane, vînt se joindre au chemin de fer de Civita-Vecchia, la Société Casavaldès et C.e aurait, à conditions égales, la préférence pour une telle concession, sur tous autres solliciteurs, la réserve ci-dessus énoncée restant dans toute sa vigueur pour tous autres embranchements ou prolongements.

Rome, le 23 avril 1856.

Le Ministre
Signé: MILESI.

Pour copie conforme à l'original déposé dans les archives du Ministère et dûment collationnée.

Le Substitut
Signé: Chev. LOUIS ROSI.

Capitolato del 12 Maggio 1856 per la concessione ROMA - ANCONA, ANCONA - BOLOGNA.

ÉTAT PONTIFICAL.

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DES TRAVAUX PUBLICS.

Durée des travaux.

ART. 1. — La Société s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à achever dans le délai de dix années, à dater du décret de concession, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la construction d'un chemin de fer de Rome à Ancône et Bologne, de manière qu'il soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

2. Le chemin de fer partira d'un point situé sur la rive droite du Tibre, près de la porte Angélica, touchera Orte, Terni, franchira le col de Cerro, touchera Foligno, traversera l'Apennin au col de Fossato, s'approchera de Fabriano et se joindra, en suivant la vallée de l'Esino, à la ligne d'Ancône à Bologne.

3. La ligne sera divisée en trois sections:

1° De Rome à Foligno.
2° De Foligno à Ancône.
3° D'Ancône à Bologne.

Les travaux seront exécutés simultanément sur les trois sections: mais ils seront poussés avec plus d'activité sur celle de Rome à Foligno.

Présentation d'un itinéraire.

ART. 2. — Dans le délai de six mois, à dater du décret de concession, la Société présentera au Ministre des travaux pu-

blics un itinéraire de la direction qui, eu egard aux prescriptions du précédent article, paragraghe 2, semblera s'adapter le mieux aux exigences topographique et aux intérêts généraux du Gouvernement du Saint-Siége. L'itinéraire se composera :

a) D'un plan topographique à une échelle qui ne sera pas moindre de 1/100,000;

b) De tronçons de profils en long et, s'il était nécessaire, de profils en travers sur les points les plus difficiles;

c) D'un rapport justificatif du tracé, eu égard aux intérêts du Gouvernement du Saint-Siége et des localités traversées. Ce rapport contiendra une estimation sommaire des dépenses.

2. Un mois après la remise dudit itinéraire, le Gouvernement devra avoir fixé, la société entendue et en maintenant les points établis plus haut, la direction à suivre.

Projet de sections.

ART. 3. — A dater de la convention ci-dessus arrêtée, la société devra soumettre au Gouvernement, de deux mois en deux mois et par sections de 20 kilomètres au moins rapporté sur un plan à l'échelle d'un dix millième, le tracé définitif du chemin de fer, conformément aux indications de l'itinéraire. La société indiquera sur ce plan, sans préjudice des dispositions du paragraphe 2 ci-après, la position des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement. À ce même plan seront joints un profil en long, suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, un tableau des pentes et des rampes, les types relatifs aux travaux d'art les plus importants, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages. En cours d'exécution des travaux, la Compagnie ne pourra apporter aucun changement aux plans approuvés, pour ce qui a rapport tant au tracé qu'au profil longitudinal,

sans en avoir préalablement soumis la proposition au Gouvernement, et sans avoir obtenu son autorisation. Dans tout le reste, la société pourra introduire les modifications de peu d'importance qu'elle jugera utiles.

2. Les terrains seront acquis et les travaux d'art seront exécutés dès le principe pour deux voies. Les terrassements se feront également pour deux voies dans la partie comprise entre Ancône et Bologne. Sur le reste du parcours, les travaux pourront être exécutés pour une seule voie, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement. Sur toute l'étendue du chemin, les rails pourront être posés pour une seule voie, avec voies d'évitement. La société sera tenue d'ailleurs d'établir la seconde voie lorsque le produit net sera parvenu à la somme de 5,000 écus par kilomètre. L'excédant de largeur acquis par la compagnie ne pourra être employé qu'à l'établissement de cette seconde voie.

Profil transversal. — Rayons des courbes. — Pentes et rampes.

ART. 4. — La largeur du chemin de fer, au niveau supérieur des rails, est fixée, pour une seule voie, à 4 mètres. Aux points où deux voies seront posées, la largeur au même niveau est fixée à 8 mètres dans les parties en levée, à 6 mètres 70 centimètres dans les tranchées et les rochers, et à 7 mètres 40 centimètres entre les parapets des ponts et dans les souterrains. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails sera de 1 mètre 45 centimètres. La distance entre les deux voies, dans les parties où elles seront établies, sera égale à 2 mètres, mesurés entre les faces intérieures des rails de chaque voie.

2. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à 300 mètres et dans le cas de ce rayon minimum, auquel on ne pourra avoir recours que par suite de circonstances impérieuses, on fera en sorte

que la courbe se développe tout entière sur un palier horizontal. En général, et sous la condition de n'en user qu'avec une sobriété rationnelle, le maximum des pentes et rampes ne dépassera pas:

Vingt-deux millimètres (0m,022m) par mètre, dans la partie située entre Rome et Ancône;

Dix millimètres (0m,010) par mètre, dans la partie située entre Ancône et Bologne.

3. La société aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité ou la convenance, mais ces modifications ne pourront être exécutées qu'après l'approbation formelle du Ministère des travaux publics.

Usage du système métrique.

Art. 5. — Dans toutes les propositions, toutes les discussions et tous les actes relatifs au chemin de fer, il ne sera fait usage que du système mètrique, tant pour les mesures linéaires, de surface et cubiques, que pour celles de capacité et de poids.

Gares d'évitement.

Art. 6. — Les gares d'évitement devront être en nombre suffisant et distribuées de telle façon qu'entre chacune d'elles il n'y ait jamais une distance de plus de vingt kilomètres. La longueur de chacune de ces gares d'évitement ne sera pas moindre de deux cents mètres (200m), y compris le retour à la voie principale.

2. En outre des gares d'évitement, il sera établi, pour le service des localités placées sur le parcours du chemin de fer et de ses dépendances, des voies latérales destinées tant au stationnement qu'au chargement et déchargement.

3. Le nombre de ces voies, des stations, des lieux de

chargement et de déchargement, ainsi que leur surface, sera déterminé par le Ministère des travaux publics.

Passages à niveau.

Art. 7. — Lorsque le chemin de fer devra traverser les routes nationales, provinciales et communales de quelque importance, il devra passer autant que possible, au-dessus ou au dessous de ces routes.

Toutefois, on pourra établir des passages à niveau sur lesdites voies lorsque l'altitude respective des deux chemins ne permettra pas de construire des viaducs, en dessus ou en dessous, sans des dépenses considérables ou sans apporter des embarras fâcheux à la circulation.

Viaducs en dessous.

Art. 8. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale, provinciale ou communale, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres pour une route nationale, de sept mètres pour une route provinciale, de cinq mètres pour une route communale de grande communication, et de quatre mètres pour toutes les autres routes de moindre importance. La hauteur du pont mesurée entre la clef de l'intrados et la chaussée de la route sera au moins de cinq mètres. Pour les ponts en fer ou en charpente, sur les chemins communaux de peu d'importance, la hauteur pourra être réduite à quatre mètres trente centimètres (4^m,30) sous poutres; la largeur entre les parapets sera celle qui convient pour deux voies avec accotements d'un mètre au moins chacun; la hauteur de ces mêmes parapets sera de (0^m,80).

Viaducs par-dessus.

Art. 9. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale, provinciale ou communale, la

largeur du pont entre les parapets sera de 8 mètres pour la route nationale, de 7 pour la route provinciale, de 5 pour la route communale de grande communication, et de 4 mètres pour toutes les autres. L'ouverture du pont entre les pieds-droits sera celle qui convient pour deux voies avec leurs accotements, comme il est dit plus haut (art. 8); et la distance verticale entre l'intrados de la voûte et le niveau des rails extérieurs, ne sera pas moindre de 4 mètres 30 centimètres (4^{m},30 c.).

Ponts sur les rivières et cours d'eau.

ART. 10. — Lorsque le chemin de fer devra traverser une rivière ou autre cours d'eau, le pont aura la largeur de voie entre les parapets et la hauteur établie pour ces mêmes parapets (Art. 8).

Le débouché du pont (1) et la hauteur de la clef de voûte au-dessus du niveau de l'eau seront déterminés par le Ministère, suivant les circonstances locales.

Mode de construction.

ART. 11. — Les ponts à construire à la rencontre de la voie ferrée avec les routes de toutes classes, ainsi que sur les rivières et autres cours d'eau, seront en général en maçonnerie. Ils pourront cependant, dans des cas particuliers, être construits en charpente avec piles et culées en maçonnerie; mais on donnera à ces piles et culées une épaisseur qui permette par la suite de substituer aux travées de charpente des arcs en fer, fonte ou maçonnerie.

Détournement des routes.

ART. 12. — Si, dans la construction du chemin de fer, il devient nécessaire de détourner quelque partie de routes

---

(1) C'est à dire la largeur entre les piles du pont.

préexistantes, la pente des déviations ne devra pas excéder 3 0/0 pour les routes nationales ou provinciales, et 5 0/0 pour toutes les autres routes, sauf les exceptions que pourraient réclamer des circonstances particulières dont l'appréciation appartiendra toujours au Ministère.

Autorisation préalable pour les constructions.

ART. 13. — Pour les ponts à construire sur les routes, rivières ou canaux navigables traversés par le chemin de fer, ainsi que pour les déplacements partiels des routes publiques, coupées ou côtoyées par le chemin de fer, la Société en présentera les plans détachés au Ministère, qui les approuvera après s'être entendu avec les Administrations publiques sous la juridiction desquelles sont placés ces rivières, routes, canaux ou cours d'eau, afin que les changements à opérer soient conciliés de la manière la plus convenable avec l'intérêt des Administrations et avec celui du chemin de fer.

Barrières des passages à niveau.

ART. 14. — Au point où la voie ferrée coupe à niveau les routes ordinaires, les rails ne pourront être établis à plus de 3 centimètres (0m,03 c.), soit au-dessus, soit au-dessous du niveau de ces routes, et tout ce qui aura rapport à la construction du chemin de fer devra, en outre, être disposé de manière à n'apporter aucun obstacle dans la circulation sur la route ordinaire. Les deux entrées latérales sur le chemin de fer devront, dans ces circonstances, être fermées au moyen de barrières, dont la garde et le service seront confiés à un gardien payé par la Compagnie.

Rétablissement des cours d'eau.

ART. 15. — La Société sera tenue de rétablir à ses frais le cours d'eau qui auraient été arrêtés, interrompus ou mo-

difiés par les travaux relatifs à la construction du chemin de fer. Les aqueducs qui seront construits à cet effet sous les routes publiques, seront en maçonnerie, ou, s'il y a nécessité, en fer.

Traversée des voies navigables.

Art. 16. — Partout où la voie ferrée rencontrera une rivière navigable, la Société sera tenue de prendre toutes les mesures et de supporter toutes les dépenses nécessaires pour que le service de la navigation n'ait à souffrir ni interruption ni retard pendant l'exécution des travaux, et puisse, après leur achèvement, s'effectuer avec la même facilité, qu'auparavant. La même condition est obligatoire pour la Société en cas de rencontre de chemins publics de quelque classe qu'ils soient. A cet effet, des routes et ponts provisoires seront construits par les soins et aux frais de la Société, afin d'assurer la liberté et la commodité de la circulation, en se conformant aux délais fixés pour leur construction et leur durée.

Tunnels.

Art. 17. — Les percées ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire, auront au moins 7 mètres 40 centimètres ($7^{m},40$) entre les pieds-droits au niveau des rails, et la distance entre l'intrados de la voûte et les rails extérieurs de chaque voie sera au moins de 4 mètres 30 centimètres ($4^{m},30$). Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient par leur nature des chances d'éboulement ou de filtration, la Société sera tenue de parer à ce danger par des revêtements solides et imperméables.

Puits d'aérage.

Art. 18. — Les puits d'aérage ou de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie

publique, et là où ils seront ouverts, il seront entourés d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur et d'une épaisseur proportionnée à cette hauteur.

Matériaux à employer, Rails, Traverses.

ART. 19. — La Société pourra employer dans la construction du chemin de fer les matériaux en usage dans les travaux publics des localités environnantes. Les têtes de voûtes, les angles, socles, couronnements. extrémités des radiers dans les divers travaux d'art, seront, autant que possible, en pierres de taille, et dans les localités seulement où il n'existerait pas de pierres de taille à une distance raisonnable, l'emploi de la brique et du moellon, dit d'appareil, sera toléré. Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination. Le poids des rails sera au moins de 30 kilogrammes par mètre courant; les traverses qui supportent les rails ne seront pas distantes l'une de l'autre de plus de 1 mètre en moyenne.

Bureau de douane et de police.

ART. 20. — Outre les bâtiments nécessaires au service du chemin de fer, la Société devra construire à ses frais, et mettre gratuitement à la disposition du Gouvernement, les locaux destinés aux bureaux de douane et de police.

Clôtures.

ART. 21. — Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs, ou des haies, ou des poteaux avec lisses, ou des fossés entourés de terre. Les fossés auront au moins 1 mètre de profondeur à partir de leurs bords relevés. Les barrières fermant les communications avec les propriétés particulières, s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

Achat de terrains.

ART. 22. — Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances, telles que voies d'évitement et de stationnement, lieux de chargement ou de déchargement, ou nécessaires au rétablissement des routes ordinaires déplacées ou interrompues, et des nouveaux lits de rivières ou canaux, dont il aurait fallu détourner le cours, seront achetés et payées par la Société, qui demeure subrogée dans les droits et charges afférents à ce titre à l'Administration publique, en vertu des lois actuellement en vigueur dans l'État et relatives aux expropriations.

Expropriations.

ART. 23. — L'entreprise étant reconnue d'utilité publique, la Société sera investie de tous les droits qui, en vertu des lois et règlements de l'État, appartiennent, à tout autre titre, à l'Administration publique. Elle aura, par conséquent, la faculté de se procurer les matériaux nécessaires à l'établissement et au ballastage du chemin de fer, par tous les moyens que possède la susdite administration, et elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des matériaux et des terres, des priviléges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs des travaux publics, à la charge pour elle d'indemniser les propriétaires des terrains endommagés par voie d'accord amiable, ou, en cas de non-accord, d'après les voies légales établies ou à établir dans les règlements publics, sans que la Société puisse avoir recours à aucun titre contre le Gouvernement.

2. Si, après le tracé définitif du chemin de fer, on venait à élever une bâtisse sur le terrain destiné au chemin de fer, ou ses dépendances, ou bien encore dans un espace de 6 mètres à droite et à gauche des limites extrêmes du chemin, la

Société devra en donner avis au Gouvernement, afin qu'il en arrête l'exécution, les bâtisses faites dans les conditions ci-dessus devant être évitées.

Indemnités.

ART. 24. — Les indemnités pour occupations temporaires ou détériorations de terrains, ou pour dommages apportés à des établissements hydrauliques, provenant, en quelque manière que ce soit, des travaux du chemin de fer, devront être payées par la Société.

Surveillance et contrôle.

ART. 25. — Pendant la durée des travaux que la Société effectuera, elle sera soumise au contrôle et à la surveillance du Ministère des travaux publics. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions et des obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges.

Réception des travaux.

ART. 26. — Au fur et à mesure que les travaux seront terminés sur chaque partie du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que le Ministère des travaux publics désignera. Le procès-verbal de cette réception ne sera valable qu'après homologation par le même Ministère. Après l'homologation, la Société pourra mettre en service lesdites parties du chemin de fer et y percevoir les droits de péage et les prix de transport, conformément au tarif ci-après déterminé. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives qu'après l'approbation de la réception générale du chemin de fer entier.

Délimitations et plan cadastral.

Art. 27. — Après l' achèvement total des travaux du chemin de fer, la Société fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec le Ministère des travaux publics, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d' art exécutés conformément aux conditions du présent cahier des charges. Une expédition authentique des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la Société, dans les archives du Ministère des travaux publics.

Entretien du chemin de fer.

Art. 28. — Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état et de manière que la circulation sur toute son étendue soit toujours facile et sûre. L'état du dit chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement et plus souvent, si les circonstances l' exigeaient, par un ou plusieurs commissaires désignés par le Ministère des travaux publics.

2. Les frais d' entretien et ceux de réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la Société.

3. Pour ce qui concerne l' entretien et les réparations, la Société demeure soumise au contrôle et à la surveillance du Ministére.

4. Si le chemin de fer, une fois achevé, n' est pas constamment entretenu en bon état, après une mise en demeure régulière, il y sera pourvu d'office, à la diligence du Ministère des travaux publics et aux frais de la Société. La somme des dépenses faites d'office sera recouvrée sur la présentation d'états réguliers, que le Gouvernement rendra exécutoires.

Frais de visite et de réceptions.

ART. 29. — Les frais de visite, de surveillance et de réceptions des travaux seront supportés par la Société; le paiement en sera fait au Ministère des travaux publics, d'après les taxes en vigueur pour les fonctions publiques analogues et les sommes distribuées à qui de droit.

Obligations préalables pour les expropriations.

ART. 30. — La Société ne pourra commencer les travaux ni faire aucune expropriation, si préalablement elle n'a justifié, par-devant le Ministére des travaux publics, de la constitution d'un fond social de cinquante millions de francs, et de la présence en caisse d'un dixiéme de ce fond.

Déchéance éventuelle avant l'exécution.

ART. 31. — Si, dans le délai d'un an, à dater de la concession, la Société n'a pas commencé les travaux, elle sera, par ce seul fait, et sans qu'il soit besoin de mise en demeure ou signification judiciaire quelconque, déchue de plein droit de la présente concession.

2. Dans le cas de déchéance prévu par l'article précédent, la somme de cent mille écus, déjà déposée à titre de cautionnement préliminaire, deviendra la propriété du Gouvernement Pontifical.

Déchéance éventuelle en cours d'exécution.

ART. 32. — Faute par la Société d'avoir exécuté et terminé les travaux dans les délais fixés par l'article 1.er, faute aussi par elle d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle, qu'ils soient parvenus au tiers de leur achèvement à la fin de la sixième année, tant pour la section de Rome à Ancône, que

pour celle d'Ancône à Bologne; faute enfin par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, la Société encourra la déchéance. Il sera dès lors pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une nouvelle adjudication qu'on ouvrira sur les bases du présent cahier des charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, et des portions de chemin déjà mises en exploitation. Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix. Les soumissions pourront être même inférieures à la mise à prix. La Société évincée recevra de la nouvelle Société la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets. Si la susdite adjudication n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Société sera définitivement déchue de tous droits à la présente concession, et les parties du chemin de fer déjà exécutées, ou qui seraient mises en exploitation, deviendront, *ipso facto*, la propriété de l'État.

2. La partie du cautionnement non encore restituée resterait au pouvoir du gouvernement.

3. Les conditions stipulées dans le présent article ne seront point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

Exemption des droits de timbre.

ART. 33. — Dans tous les actes et traités relatifs au chemin de fer, la Société sera exemptée des droits de timbre. Quant à l'enregistrement, inscriptions hypothécaires et transferts, la Société ne sera sujette qu'à la taxe *minima* fixée pour chaque contrat.

Impôt foncier.

Art. 34. — La contribution foncière, sur les terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances, sera la même que celle perçue avant leur occupation, sauf diminution relative à la valeur des maisons d'habitation démolies par suite de l'établissement de la voie de fer.

2. Il est, toutefois, fait remise à la Société de la perception de cet impôt pendant les premières vingt années de la présente concession.

Exemption des droits de douane.

Art. 35. — Pendant toute la durée de la concession, la Société pourra faire entrer, sans frais, taxes ou droits d'aucune sorte, et débarquer par ses propres agents, les rails, locomotives, tenders, wagons, houille, outils, métaux, et, en général, tout ce qui est nécessaire à la construction, à l'exploitation et à l'entretien du chemin de fer, avec la restriction stipulée dans l'article 36.

2. Pour établir que les objets à introduire en franchise sont bien par leur quantité, et pour leur usage, exclusivement destinés aux travaux du chemin de fer, la Société sera tenue d'exhiber la preuve authentique de ces qualités et quantités, ainsi qu'une déclaration du Ministère des travaux publics, certifiant que ces objets appartiennent à la catégorie de ceux nécessaires au chemin de fer. Ces justifications produites, l'introduction des objets susdits ne pourra pas être retardée, sauf à l'administration des douanes de considérer comme introduits en fraude et de frapper des pénalités fixées par les règlements de douane les objets pour lesquels les formalités susdites n'auraient pas été remplies, ou qui, une fois introduits et non employés, ne se trouveraient pas dans les magasins de la Société.

Choix des employés et du materiel.

ART. 36. — La Société devra prendre ses employés parmi les sujets de l'État Pontifical, sur l'approbation du Gouvernement; elle sera d'ailleurs libre de choisir à l'étranger, d'accord avec le Gouvernement Pontifical, et sous sa propre responsabilitè, l'ingénieur-directeur des travaux et des études, les entrepreneurs, les sous-traitants, les mécaniciens, et en général toutes les personnes destinées à des emplois qui exigent une pratique spéciale, ainsi que les personnes qui, d'après les statuts de la Société, devront être élues au sein même de la Compagnie. Ella sera tenue également de prendre dans l'État Pontifical les matériaux et les objets nécessaires à la construction ou à l'exploitation du chemin de fer, lorsque la qualité et le prix de ces matériaux et objets seront les mêmes ou plus avantageux que s'ils provenaient de l'étranger.

Établissement des lignes télégraphiques.

ART. 37. — Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long de la voie de fer, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique électrique, sans que la Société puisse prétendre à aucune indemnité. Il se réserve aussi le droit de faire toutes les réparations et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

2. Sur la demande de l'Administration des lignes télégraphiques il sera réservé, dans les gares des villes et localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain necessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel. La Société sera tenue de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de

tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Société devront rejoindre provisoirement les bouts séparés, suivant les instructions qui leur seront données à cet effet.

3. Les agents de la télégraphie, voyageant pour le service de la ligne électrique, auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

4. En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accident grave, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne, pour le transporter sur le lieu de l'accident, avec les hommes et les materiaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

5. Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu aux frais de la Société, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

6. La Société aura le droit de se servir des poteaux établis par le Gouvernement, pour y placer les fils nécessaires au service de son propre télégraphe, destiné à l'usage exclusivement administratif et technique du chemin de fer.

7. La Société concessionnaire et celle des entrepreneurs auront le droit de se servir de la ligne télégraphique existant actuellement entre Rome et Bologne, pour toutes les dépêches relatives au service du chemin de fer, au prix de 25 *bajocchi* pour 50 mots. Pour toutes les dépêches adressées à l'étranger, et relatives aux affaires de la Compagnie, le Gouvernement accordera l'emploi gratuit de la partie de la ligne comprise dans les limites de l'État Pontifical.

Constructions dans le rayon des forteresses.

ART. 38. — Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la zone des servitudes militaires, et qui, aux termes des réglements actuels, devraient être exécutés par des officiers du génie militaire, le seront par des agents de la Société, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les Ministères de la guerre et des travaux publics.

2. La même faculté pourra être accordée, par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le Ministère de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient.

Conservation des monuments. Propriété des objets d'art.

ART. 39. — Les monuments déja découverts ou qui pourront l'être à la suite des travaux du chemin de fer, ne devront, en aucune manière, être endommagés par la Compagnie ; celle-ci devra donner avis de leur découverte au Gouvernement, qui prendra soin de les faire enlever le plus promptement possible, pour ne pas entraver l'exécution des travaux.

2. Les statues, médailles, objets d'art, fragments archéologiques, etc., qui seraient trouvés pendant l'exécution des travaux, ou durant l'exploitation, dans les terrains achetés par la Compagnie, appartiendront pour un tiers à l'État, et pour deux tiers à la Compagnie, sauf, toutefois, au Gouvernement le droit de préemption.

Règlements administratifs.

ART. 40. — Le Gouvernement prendra, d'accord avec la Société, ou du moins après qu'elle aura été entendue, les mesu-

res et les dispositons nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'exploitation et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les depenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions, resteront à la charge de la Société. La Société sera tenue de soumettre à l'approbation du Gouvernement les règlements de toute nature qu'elle jugera utiles au service et à l'exploitation du chemin de fer.

2. Les règlements susmentionnés seront obligatoires pour la Compagnie concessionnaire et pour celle qui obtiendrait ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer, d'embranchement ou de prolongement à celle qui fait l'objet de la présente concession, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage des chemins de fer.

Qualité du matériel.

ART. 41.—Les machines locomotives qui seront affectées aux transports sur la voie de fer devront être construites sur les meilleurs modèles connus. Les voitures de voyageurs devront également être construites d'après les meilleurs modèles.

Tarif et durée de la concession.

ART. 42.—Pour indemniser la Société des travaux et des dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède, pour une durée de 95 années, à dater du décret de concession, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport conformément au tarif suivant, et au fur et à mesure de la mise en exécution des diverses sections.

TARIF.	PRIX.						Soit en monnaie française
	PÉAGE.		TRANSP.		TOTAL.		
	Baj.	Xmi.	Baj.	Xmi.	Baj.	Xmi	
Voyageurs.							
PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.							
Non compris l'impôt du dixième sur le prix des places.							
Première classe. — Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces.	1	5	1	»	2	5	f. c. 0 13.4
Seconde classe. — Voitures couvertes, fermées, à glaces et à banquettes rembourrées	1	3	»	7	2	»	0 10.7
Troisième classe. — Voitures couvertes et fermées au moyen de rideaux. .	»	8	»	4	1	2	0 06.5
Bestiaux.							
PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.							
Bœufs, vaches, chevaux, mulets, bêtes de trait, taureaux, au prix de. . . .	1	6	»	9	2	5	0 13.4
Veaux et porcs.	»	5	»	3	»	8	0 04.3
Moutons, brebis, agneaux (agneaux qui broutent) et chèvres.	»	2	»	2	»	4	0 02.2
MARCHANDISES.							
PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.							
Poissons. — Huîtres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs.	6	»	4	»	10	»	0 53.8
Première classe. — Fontes moulées, fer et plomb ouvré, cuivre et autres métaux ouvrés ou non; vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et lainages; bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés . . .	4	»	3	»	7	»	0 37.6
Seconde classe. — Blés, grains, farines, sels, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon, bois, bois à brûler en morceaux, perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitumes, fontes, fer brut en barres ou en feuilles, plomb en saumons	3	5	2	5	6	»	0 32.3

TARIF.	PRIX						Soit en monnaie française
	PÉAGE.		TRANSP.		TOTAL.		
	Baj.	Xmi.	Baj.	Xmi.	Baj.	Xmi.	f. c.
Troisième classe. — Pierres à chaux et à plâtre, moellons, cailloux, sables, argiles, tuiles, briques, ardoises, pavés et materiaux de toute espèce, pour la construction et la réparation des routes	3	"	2	"	5	"	0 26.9
Houille, marne, cendres, fumier et engrais, ciment et pouzzolanes. . . .	2	5	1	5	4	"	0 21.5
Objets divers.							
PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.							
Wagons et chariots destinés aux transports sur le chemin de fer et y passant à vide	1	5	1	5	3	"	0 16.1
Toute autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machines locomotives ne traînant pas de convoi	3	5	2	5	6	"	0 32.3
Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége marchant sans rien traîner							
PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.							
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	4	5	3	5	8	"	0 43 "
Voitures à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur	5	5	4	5	10	"	0 53.8
Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de seconde classe.							

2. Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées à la vitesse des voyageurs, paieront en raison de 12 bajocchi (0 fr. 65 c.) la tonne. Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, paieront le double des taxes portées au tarif.

3. L'application de la taxe et du prix de transport sera déterminée par kilomètre, sans tenir compte des fractions de distance; de sorte que si, après avoir parcouru un nombre quelconque de kilomètres entiers, on devait parcourir seulement une partie du kilomètre suivant, celui-ci sera payé comme s'il avait été parcouru dans son entier.

4. En outre, pour toute distance à parcourir, moindre de 6 kilom., le droit sera perçu comme pour 6 kilom. entiers.

5. Le poids de la tonne est de 1,000 kilog.

6. Les fractions de poids ne seront comptées que par cinquièmes de tonne. Ainsi, tout poids compris entre 0 et 200 kilog., il paiera pour 200 kilog., entre 200 et 400 kilog. il paiera pour 400 kilog. et ainsi de suite.

7. Les cas de force majeure exceptés, la vitesse de la marche ne devra pas être moindre de 30 kilom., par heure, pour les trains de voyageurs, et de 16 kilom., pour les trains de marchandises, payant le prix fixé au tarif.

8. Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront étre relevèes qu'après un délai de trois mois au moins.

9. Tout changement apporté dans le tarif devra être approuvé par le Gouvernement, sur la proposition de la Société, et annoncé au public par des affiches, un mois au moins avant d'être mis à exécution.

Égalité de perception.

Art. 43. — La perception des taxes devra se faire, par la Société, indistinctement et sans aucune faveur.

2. Les réductions ou remises, accordées à des indigents, ne seront pas considérées comme faveur.

Transport gratuit des bagages.

ART. 44. — Chaque voyageur pourra porter avec lui un bagage dont le poids ne dépassera pas 15 kilog., sans être obligé pour cela de payer aucun supplement du prix de sa place.

Assimilations de classes.

ART. 45. — Les denrèes, marchandises, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront taxés comme s'ils appartenaient à la classe avec laquelle ils auraient le plus d'analogie. Dans ce cas, les classifications proposées par la Société ne pourront avoir d'effet qu'autant qu'elles auront été soumises à l'approbation du Ministère.

Tarifs exceptionnels.

ART. 46. — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent ne seront point applicables:

1. A toute voiture pesant avec son chargement plus de 4,500 kilog., ni à toute masse indivisible dont le poids dépasserait 3,000 kilog.;

2. Toutefois, la Société ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de 3,000 à 5,000 kilog., ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pesât de 4,500 à 8,000 kilog.; mais, dans ce cas, les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié;

3. La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilog., ni à laisser circuler les voitures chargées pesant plus de 8,000 kilog., ni à transporter des masses dont le volume aurait plus de 7 métres et demi de longueur, ou une largeur dépassant 2 métres 40 centimètres;

4. Si, nonobstant les dispositions précédentes, la Société consent à opérer des transports et à permettre des circulations en dehors des limites susindiquées, elle sera dans l'obligation, pendant trois mois au moins, d'accorder les mêmes facilités à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Marchandises légères. — Objets de valeur.

ART. 47.—Les prix de transport déterminés au tarif annexé au présent cahier des charges ne seront point applicables:

a) Aux denrées ou marchandises qui, sous le volume de 1 mètre cube, ne pèsent pas 200 kilog.

b) À l'or et à l'argent, en lingots ou monnayés ou en valeurs; au mercure, au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres objets de grand prix.

c) En général, à tous paquets ou colis qui, isolément, pèsent moins de 100 kilog., à moins qu'ils ne fassent partie d'une expédition dont le poids total dépasse 200 kilog., de marchandises ou d'autres objets expédiés par une même personne à une autre même personne, et de même nature, quoique emballés à part.

2. Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés par l'Administration publique, sur la proposition de la Société.

Néanmoins, au-dessus de 100 kilog., et quelle que soit la distance à parcourir, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de 10 bajocchi.

3. Les denrées et marchandises qui, sous le volume de 1 mètre cube, pèseraient moins de 200 kilog., ne seront exceptées du tarif que lorsque leur espèce n'y aura pas été déterminée.

Transport de militaires.

ART. 48. — Les militaires voyageant en corps ou isolément pour le service, et munis d'une feuille de route, ne seront as-

sujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe établie dans le tarif. En outre, si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes ou un matériel militaire sur un point quelconque du chemin de fer, la Société serait dans l'obligation de mettre immédiatement à sa disposition, pour moitié de la taxe établie dans le tarif en cours, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Transport des détenus et condamnés.

ART. 49. — Le Gouvernement jouira du même privilége pour le transport des détenus et condamnés, qui sera effectué dans des voitures spéciales appartenant au Gouvernement. La surveillance et la police des convois de cette nature demeureront à la charge du Gouvernement.

Transport des depêches.

ART. 50. — La Société est dans l'obligation de transporter gratuitement dans ses convois ordinaires, toutes les fois que l'administration des Postes le requerra, et dans un wagon spécialement affecté à ce service, les dépêches, paquets et correspondances postales, ainsi que les employés de service; elle sera tenue de régler la marche et les arrèts d'un convoi au moins une fois par jour, de manière que la Poste puisse desservir tous les points de la ligne.

Sécurité, régularité du service — Dépenses accessoires.

ART. 51. — Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il a été dit, la Société contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et sévérité, à ses frais et avec ses propres ressources, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matériaux quelconques qui lui seront confiés.

2. Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement et de déchargement, et d'entrepôt dans les magasins de la Société, seront déterminés par un réglement qui sera soumis à l'approbation supérieure.

Faculté de rachat.

ART. 52. — A toute époque, après l'expiration des 25 premières années de la mise en exploitation du chemin de fer, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du dit chemin de fer. Pour régler le prix de rachat, on relèvera les produits nets annuels, obtenus par la Société pendant le cours des sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années. On ajoutera, en outre, à ce produit net moyen, le tiers du montant de ce produit si le rachat s'effectue dans la première période de dix années, à dater de l'époque à laquelle le Gouvernement, selon la teneur du présent cahier des charges, aura ce droit; un quart si le rachat ne s'effectue que dans la seconde période de dix années, et un cinquième pour les autres périodes. Le produit net, ainsi augmenté, formera le montant d'une annuité qui sera payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession. Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne pourra être inférieur au chiffre de la garantie accordée par le décret de concession.

2. La Société recevra en espèces, en outre de la susdite annuité, et cela avant que le Gouvernement ne prenne possession du chemin de fer, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, conformément à l'article 53 ci-après.

Terme de la concession. — Entrée en possession de l'État.

Art. 53. — À l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie, dans la propriété des terrains et de tous les ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 27. Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits. La Société devra avoir remis en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendaces, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et, en général, tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et speciale le service des transports.

2. Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et toutes ses dépendaces, si la Société ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entierement à cette obligation.

3. Pour ce qui est des objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, ustensiles de construction et de réparation, etc., combustibles et approvisionnements de tout genre, et, en outre, les objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, le Gouvernement sera obligé de les racheter à dire d'experts, si la Société le requiert, et réciproquement, si le Gouvernement le requiert, la Société ne pourra se refuser à les céder, également à dire d'experts.

Construction de routes nouvelles.

Art. 54. — Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait la construction de nouvelles routes nationales, provinciales ou

communales, de canaux ou d'autres chemins de fer qui traverseraient celui qui fait l'objet de la présente concession, la Société ne pourra y mettre obstacle; mais toutes les dispositions nécessaire seront prises par le Gouvernement pour qu'il n'en résulte aucune entrave à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Société.

Construction de nouveaux chemins de fer, routes, canaux, etc.

ART. 55. — Toute construction ou autorisation ultérieur de routes, de chemins de fer, de canaux ou de travaux quelconques de navigation dans la contrée traversé par le chemin de fer, ne pourra donner droit à la Société de prétendre à aucune indemnité.

Réserves.

ART. 56. — Le Gouvernement ne pourra accorder de concession pour d'autres chemins de fer qui se joindraient en deux ou plusieurs points avec celui qui fait l'objet de la présente concession, ou qui seraient placés parallèlement à son parcours entier ou partiel.

2. Toutefois, il se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin de fer concédé, comme ramifications ou prolongements, sans que la Société puisse s'opposer à ces embranchements, ni prétendre à aucune indemnité, à moins qu'il n'en résulte des obstacles à l'exploitation, et que lesdits embranchements n'aient causé des frais à la Société.

3. Les Compagnies concessionnaires des embranchements et prolongements et celle de la ligne principale devront s'entendre afin que la circulation ne soit pas interrompue aux points d'embranchement, mais soit, au contraire, continue de l'une à l'autre ligne, et réciproquement.

4. Si les Compagnies ne se mettaient pas d'accord sur les

moyens à adopter pour assurer la libre circulation d'une ligne à l'autre, le Gouvernement aura la faculté d'y pourvoir d'office et de prescrire toutes les mesures nécessaires à cet effet.

Copies de plans du cadastre et documents statistiques.

ART. 57. — La Société aura le droit de prendre copie des plans du cadastre, en payant seulement la rémunération fixée par le tarif du cens, à l'expert préposé, dans le cas où ces copies seraient faites par ses soins.

Représentation de la Société à Rome.

ART. 58. — Pour tout ce qui regarde la présente concession, la Société sera soumise uniquement et entièrement aux autorités pontificales, nonobstant aucun droit ou privilége de nationalité étrangère; elle sera tenue, en outre, de désigner un de ses membres pour la correspondance avec le Ministère des travaux publics. La personne, dont elle aura fait choix, élira son domicile à Rome. Jusqu'à ce que cette élection de domicile soit faite, tous les actes relatifs au chemin de fer seront adressés à la présidence de *Roma e Comarca*, et ils seront considérés valables et efficaces comme s'ils avaient été communiqués au susdit représentant; il demeure entendu que dès à présent et provisoirement, le domicile est élu à la présidence de *Roma e Comarca*.

Contestations entre la Société et le Gouvernement.

ART. 59. — Les contestations qui pourront naître entre la Société et le Ministère au sujet de l'exécution et de l'interprétation des articles du présent cahier des charges, seront jugées dans les divers degrés de juridiction, aux termes des règlements publics sur le contentieux administratif.

Cautionnement.

ART. 60. — Dans les deux mois qui suivront le commencement des travaux, le cautionnement provisoire de 100,000

écus déjà déposé, sera porté, par un nouveau versement, à la somme de 1 million d'écus romains, qui constituera le cautionnement définitif de la Société.

2. A dater du jour de la concession, la somme de 100,000 écus déjà déposée fait définitivement partie du cautionnement; elle produira en faveur de la Société, intérêt à quatre pour cent (4 0/0) par an. Il en sera de même pour les 900,000 écus complémentaires, à dater du jour de leur versement effectif.

3. Dans le cas où la condition imposée à la Société par le paragraphe 1er du présent article n'aurait pas été accomplie, la Société sera déchue par ce fait même et de plein droit, et les 100,000 écus romains déjà versés tomberont au pouvoir du trésor public.

Restitution du cautionnement.

ART. 61. — Le cautionnement stipulé dans le présent article, paragraphe 1er, sera restitué à la Société par dixièmes et au fur et à mesure de l'achèvement des travaux, de manière que la Société soit remboursé de la totalité dudit cautionnement lorsqu'elle aura fait sur le chemin de fer des dépenses en travaux, en achats de terrains, ou en approvisionnements, formant une somme totale de 5,000,000 d'écus romain.

Enregistrement du cahier des charges.

ART. 62. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges seront limités au droit fixe de 40 bajocchi.

Rome, le 12 mai 1856.

Pour la Société Casavaldès et C.e
Accepté. Signés: Le marquis DE CASAVALDÈS,
Luis M. MANZI.

Signé: G. MILESI.

Decreto del 21 Maggio 1856 per la concessione ROMA-ANCONA, ANCONA-BOLOGNA.

ÉTAT PONTIFICAL.

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DES TRAVAUX PUBLICS.

Sur la demande de la Société Casavaldès et C^e^, représentée par MM. Félix Valdès de Los-Rios, marquis de Casavaldès et Louis-Marie Manzi, tendant à obtenir la concession du droit d'exécuter et d'exploiter à ses frais, risques et périls, avec garantie d'intérêt de la part du gouvernement, le chemin de fer de Rome à Ancône et Bologne, sa Sainteté, le Conseil des ministres entendu, a daigné ordonner, le 21 mai courant, ce qui suit:

ART. 1. — La concession du droit d'exécuter et d'exploiter, à ses frais, risques et périls, le chemin de fer de Rome à Ancône et Bologne est accordée à la Société Casavaldès et C.^e^ Le cahier des charges établi à cet effet par monseigneur le Ministre du commerce et des travaux publics, le 21 mai courant, et accepté à la même date par MM. le marquis Casavaldès et Louis-Marie Manzi, représentants de la Société comme ci-dessus, est approuvé.

ART. 2. — Les concessionnaires sont autorisés à combiner l'opération financière pour se procurer le capital nécessaire à l'entreprise, sur les bases et dans les formes qu'ils jugeront les plus favorables à leurs intérêts; ils ne pourront toutefois émettre à cet effet de titres négociables avant de s'être constitués en Société anonyme dûment autorisée, conformément à l'art. 36 du règlement de commerce.

2. Les statuts de la susdite Société anonyme seront approuvés par le Gouvernement dans les trente jours de leur présentation.

ART. 3. — Le Gouvernement garantit à la Société, à forfait, un produit net annuel minimum de dix millions de francs.

2. Moyennant cette garantie, la Société devra ammortir son capital pendant la durée de la concession et suivant un projet financier qui sera ultérieurement soumis au gouvernement et approuvé par lui.

La garantie d'intérêt stipulée dans l'article précédent sera applicable au fur et à mesure de l'établissement des sections suivantes :

Première section. De Rome à Foligno.

Deuxième section. De Foligno jusqu'au point de jonction avec le chemin d'Ancône à Bologne.

Troisième section. D'Ancône a Bologne.

2. La somme annuelle garantie à chacune des sections sera proportionnée à son étendue et en raison de vingt mille francs par kilomètre.

3. Dans le cas où, avant l'achèvement de la ligne entière de Rome à Bologne, le produit net de l'exploitation d'une ou de plusieurs des sections susindiquées, n'atteindrait pas le chiffre de 20,000 fr. par kilomètre, il est convenu que, pendant la période de la construction la différence qui, dans ce cas, serait à la charge du Gouvernement, sera payée par la Société qui, à cet effet, et seulement pendant la période de la construction, pourra émettre des obligations spéciales, garanties par le Gouvernement, et pour une somme égale au montant de la dite différence.

4. Ces obligations spéciales ne sont créées que pour le paiement du montant de la différence entre le produit net minimum garanti par le Gouvernement pour les sections partielles, et le produit réellement obtenu sur ces sections, et cela jusqu'au moment de l'ouverture de la ligne entière. Le montant de l'intérêt à 6 0/0 de ces obligations (y compris l'amortisse-

ment) sera prélevé sur le produit brut du chemin de fer, de maniére que ces obligations se trouvent amorties le 21 mai 1910.

5. La garantie stipulée à l'àrticle 3 cessera d'avoir lieu le 21 mai 1910.

6. Si, lorsque le Gouvernement aura, à titre de garant, payé tout ou partie du produit net minimum fixé ci-dessus, il avenait que le profit de l'entreprise, déduction faite de l'intérêt des obligations, comme il a été dit, art. 4, § 4, dépassât onze millions six cent soixant-sept mille francs, l'excédant serait exclusivement employé à rembourser les sommes payées par le Gouvernement à quelque époque et à quelque titre que ce fût. Cette disposition ne commencera toutefois à avoir son effet qu'à partir de la vingtième année de la concession; mais elle sera, par la suite, applicable pendant le reste de la durée de la même concession.

7. Si, à l'expiration de la concession, le Gouvernement demeurait créancier de la Société, le montant de sa créance se compensera jusqu'à due concurrence sur la somme due à la Société, pour le rachat du matériel mobilier, conformément à l'art. 53 du cahier des charges.

Art. 5. — Le Gouvernement arrêtera un règlement relatif au mode suivant lequel la Société devra justifier de ses dépenses annuelles d'entretien et d'exploitation et de ses encaissements, et aux attributions de surveillance que son commissaire devra exercer sur les actes de l'administration.

Rome, le 21 mai 1856.

Le Ministre
Signé: G. Milesi.

Convenzione del 21 Maggio 1856 relativa alla STAZIONE *di* ROMA.

ÉTAT PONTIFICAL.

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DES TRAVAUX PUBLICS.

Chemin de fer de Rome à Ancône et Bologne.

Par décret du 21 mai 1856 la Société Casavaldès et C.e a été déclarée concessionnaire du chemin de fer de Rome à Ancône et Bologne.

L'art. 2 du cahier des charges de la concession stipule que ledit chemin de fer partira d'un point situé sur la rive droite du Tibre près de la Porta Angelica, touchera Orte, Terni, franchira le col de Cerro, touchera Foligno, traversera l'Apennin au col de Fossato, s'approchera de Fabriano, et se joindra, en suivant la vallée de l'Esino, à la ligne d'Ancône à Bologne.

La fixation de cet itinéraire était nécessaire pour bien assurer entre les parties contractantes et en regard du chiffre fixe de garantie accordé par ledit décret de concession, les bases de la dépense.

Toutefois, comme il est de l'intérêt de l'État Pontifical, et qu'il peut être également avantageux pour la Société:

A) D'étudier, pour l'emplacement de la Station de Rome, un point qui permette d'y établir la station centrale de tous les chemins de fer partant de la capitale, admettant même que, pour atteindre ce but, il soit nécessaire de construire un pont sur le Tibre;

B) D'étudier également les variantes par le Col de Poggio, Soriffa et Visso;

Le Ministre du commerce et des travaux publics, soussigné,

dûment autorisé par Sa Sainteté N. S., d'une part, et les soussignés, représentant la Société Casavaldés et C.ᵉ d'autre part, sont, en conséquence, convenus de ce qui suit, savoir:

Art. 1. — La Société Casavaldès et C.ᵉ s'oblige envers le Gouvernement à faire, à ses risques et périls, outre les études de la ligne dans la direction indiquée, les études sommaires:

1. Pour l'établissement de la station de Rome en un point qui permette d'y placer, dans la suite, la station centrale de toutes les lignes partant de la capitale;

2. Pour les variantes dans la direction de Poggio, Soriffa, et la vallée de Potenza, et dans la direction de Visso et les vallées de Chienti et de Potenza.

Si, ensuite de ces études et des rapports à l'appui, le Gouvernement jugeait convenable, la Société entendue, soit de choisir, pour l'emplacement de la station de Rome, un point autre que celui indiqué au cahier des charges art. 1ᵉʳ, § II, soit d'adopter, au lieu de la ligne susindiquée, une des variantes, la Société concessionnaire sera tenue de s'y conformer. Dans ce cas, l'excédant de dépense qui en résulterait, ou, en d'autres termes, tout ce que les modifications introduites tant en ce qui concerne l'emplacement de la station qu'en ce qui regarde le choix d'une quelconque des variantes, viendrait à coûter en plus du coût effectif de la ligne primitivement fixée, sera bonifié à la Société au moyen d'une augmentation de garantie de 6 0/0 sur le montant intégral de cet excédant.

Art. 2. — Toutefois, en ce qui concerne particulièrement l'augmentation de dépense qui pourrait être causée par le choix de l'emplacement de la station de Rome, la Société s'oblige, dès à présent, à la supporter sans indemnité jusq'à concurrence de trois millions de francs: au delà de cette somme, le Gouvernement indemnisera la Société, comme il est dit à l'article 1.ᵉʳ

Art. 3. — Le Gouvernement se réserve une année, à dater de la concession, pour accorder, à toute autre Société de chemins de fer, le droit de se joindre à la station de Rome et

d'en faire la station centrale des diverses lignes. Ensuite, et conformément à l'ordre du Gouvernement qui détérminera la contribution de chacune des lignes dans les travaux de toute sorte, armement ed ameublement de ladite station, la Société devra se mettre d'accord avec les concessionnaires des autres lignes, pour présenter en temps opportun un projet d'ensemble.

Rome, le 21 mai 1856.

Pour la Société Casavaldès et C.[e]
Accepté. Signé: Le marquis DE CASAVALDÈS,
Luigi M. MANZI.

Signé: G. MILESI.

Decreto degli 11 Marzo 1857 per concessione di PROLUNGAMENTO *da* BOLOGNA *a* FERRARA *ed al* PO.

ÉTAT PONTIFICAL.

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DES TRAVAUX PUBLICS.

Rome, 20 mars 1857.

A Messieurs les Administrateurs de la Société du chemin de fer Pio-Central.

La lettre de la Société représentée par vous, par laquelle vous demandez que, dès à présent, on détermine les conditions auxquelles le gouvernement du Saint-Siége, en conformité du décret précédent, en date du 24 décembre 1856, entend concéder la construction et l'exploitation du prolongement de la voie ferrée longitudinale de Bologne à Ferrare jusqu'au Pô, ayant été présentée par le soussigné, La Sainteté de Notre

Seigneur, dans l'audience du 11 courant, a daigné l'accueillir et autoriser le décret de concession que le soussigné se fait un devoir de vous communiquer, en vous en transmettant, ci-incluse, une copie conforme.

Le soussigné est heureux de cette circonstance qui lui permet de vous confirmer l'estime distinguée avec laquelle il est

Votre très-dévoué serviteur,

Le Ministre
Signé : G. MILESI.

DÉCRET.

Vu le décret du 24 décembre 1856, par lequel la Société concessionnaire du chemin de fer longitudinal dans les États Pontificaux, a été autorisée à faire les études de la portion de chemin de Bologne à Ferrare, sauf à traiter ensuite les conditions de cette concession.

Sur la demande des représentants et administrateurs de la dite Société, pour que l'on établisse maintenant ces conditions, le Saint-Père, le conseil des ministres entendu, a daigné, à l'audience de ce jour, ordonner ce qui suit:

ART. 1. — La concession du droit d'exécuter et d'exploiter à ses frais, risques et périls, le prolongement de la ligne de Bologne à Ferrare jusqu'au Pô, non-compris le pont sur ce fleuve, est accordée à la Société de la ligne Pio-Central, avec une garantie de la part du Gouvernement.

ART. 2. — La Société présentera au Ministre des travaux publics, dans le délai de trois mois, à partir de la date du present décret de concession, un itinéraire de la direction qui semblera s'adapter le mieux aux exigences topographiques et aux intérêts du Gouvernement.

Cet itinéraire devra se composer :

a) D'un plan topographique à une échelle qui ne sera pas moindre de 1/100,000 ;

b) Des tronçons de profils en long et, s'il était nécessaire, de profils en travers, dans les points les plus difficiles;

c) D'un rapport justificatif de la direction adoptée, eu égard aux intérêts du Gouvernement et des localités traversées: ce rapport contiendra une éstimation sommaire des dépenses.

2. Un mois après la remise du-dit itinéraire, le Gouvernement, d'accord avec la Société, donnera son approbation au tracé à adopter.

ART. 3. — La Société sera obligée d'exécuter à ses frais, risque et pèrils, et d'achever, dans le délai fixé pour la ligne de Rome à Bologne, tous les travaux nécessaires à l'établissement de la section de chemin de fer de Bologne à Ferrare jusqu'au Pô.

ART. 4. — Le Gouvernement Pontifical garantit à forfait, à la Société, pour ladite section de chemin de fer, un produit net annuel minimum de 500,000 fr.

ART. 5. — La garantie établie à l'article précédent ne commencera à être appliquée qu'à partir du moment où toute la ligne de Rome à Bologne sera achevée et ouverte à l'exploitation.

ART. 6. — Le Gouvernement s'engage à ne point concéder d'autres chemins de fer qui se joindraient, d'une manière quelconque, sur deux ou plusieurs points à celui qui fait l'objet de la présente concession, ou qui suivraient parallèlement tout ou partie du tracé de ce chemin.

ART. 7. — La Société est autorisée à combiner l'opération financière pour se procurer le capital nécessaire à cette nouvelle entreprise sur les bases et dans les formes qu'elle jugera favorables à ses intérêts.

ART. 8. — Comme garantie des engagements que la Société prend en acceptant la présente concession, elle devra, dans les deux mois qui suivront le commencement des travaux, déposer dans les caisses du Gouvernement la somme de 40,000 écus, à titre de cautionnement.

2. Cette somme de 40,000 écus produira un intérêt de

4 0/0 l'an en faveur de la Société, à dater du jour où le versement en sera effectué.

3. Ledit cautionnement sera rendu à la Sociéte par dixièmes, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, de manière que la Société soit remboursée de la totalité de ce cautionnement, lorsqu'elle aura fait, sur ladite section de chemin de fer de Bologne à Ferrare jusqu'au Pô, des dépenses en travaux, approvisionnements et achats de terrains, se montant à un milion de francs.

Art. 9. — Sauf ce qui est prescrit dans les articles qui précèdent, sont confirmés dans tout leur contenu et déclarés entièrement applicables à la présente concession le décret et le cahier des charges du 21 mai 1856, établis et acceptés pour le chemin de fer de Rome à Ancône et Bologne.

Rome, le 11 mars 1857.

Le Ministre
Signé: G. Milesi.

Convenzione del 3 Ottobre 1860 per la costruzione ed esercizio di un RAMO *di* FERROVIA *per* RAVENNA *e per l'* ULTIMAZIONE BOLOGNA - ANCONA.

CONVENZIONE *fra i Ministri di Sua Maestà il re Vittorio Emanuele II per i Lavori Pubblici e per le Finanze e la Società anonima delle strade ferrate romane, per la costruzione e l'esercizio di un ramo di strada ferrata per Ravenna, per l'ultimazione della linea da Bologna ad Ancona entro l'anno 1861, e per la provvisoria sistemazione dei rapporti della predetta Società col Governo del Re.*

ART. 1. — La Società anonima delle strade ferrate romane si obbliga a costruire, e mantenere e ad esercire una linea di strada ferrata, la quale, staccandosi da quella fra Bologna ed Ancona al punto che verrà ulteriormente determinato dal Governo, metterà alla città di Ravenna, passando per Lugo, Bagnacàvallo e Russi.

ART. 2. — Lo Stato guarentisce alla Società, per l'esercizio della predetta strada, un annuo prodotto netto complessivo di lire cinquecentomila.

ART. 3. — La durata della concessione è fissata a tutto il 21 maggio 1951.

La guarentigia, come sopra accordata dallo Stato, non avrà effetto che a cominciare da sei mesi dopo l'apertura dell'intiera linea, e cesserà di applicarsi con tutto il 21 maggio 1910.

ART. 4. — Durante i primi trent'anni, dalla data della legge di concessione, il Governo di Sua Maestà avrà la facoltà di obbligare la Società a protendere dalla strada Ravenna a Porto Corsini accrescendo proporzionatamente la cifra della guarentigia.

La durata della concessione e l'applicazione della guaren-

tigia resteranno però sempre nei limiti di tempo fissato dal precedente articolo.

Art. 5. — La strada sarà costrutta, posseduta ed esercitata dalla Società con tutti quei diritti e quegli obblighi che risultano dalla presente convenzione ed annesso capitolato, non che dalle leggi e dai regolamenti in vigore, ed in particolare dalla legge 20 novembre 1859, in quanto il presente atto non vi deroga, nè venga altrimenti stabilito per future disposizioni di leggi o di regolamento.

Art. 6. — Intanto che il Governo del Re e la Società si riservano di prendere i concerti per definire i rapporti amministrativi e finanziari fra lo Stato e la Società, per riguardo al complesso delle ferrovie da questa possedute nel regno di Sua Maestà in forza delle concessioni fatte dal Governo pontificio, la società stessa si obbliga di compiere e di aprire all'esercizio, non più tardi del 31 dicembre 1861, l'intiera linea da Bologna ad Ancona, sotto pena dell'applicazione del disposto dall'articolo 210 della legge 20 novembre 1859; promettendo inoltre la Società di non tralasciare ogni diligenza e cura onde, almeno fino a Forlì, possa la predetta linea essere aperta all'esercizio nel maggio dell'anno stesso.

Art. 7. — Finchè non siano stabiliti i definitivi concerti preindicati per tutto ciò che riguarda le strade ferrate che la Società possiede negli Stati di Sua Maestà, essa dovrà tenere in questi una rappresentanza la quale sia rivestita della necessaria facoltà per la costruzione e l'amministrazione delle medesime, nè debba in ogni caso dipendere che dal Comitato di Direzione stabilito a Parigi, ed avente delegazione di pieni poteri dal Consiglio d'amministrazione.

La nuova linea conceduta colla presente sarà intieramente amministrata dall'anzidetta rappresentanza a termini delle sue attribuzioni preindicate.

I conti relativi alla medesima saranno tenuti affatto distinti e separati da quelli delle altre linee appartenti alla Società.

Il Governo del Re, d'accordo con la Società, determinerà la città in cui avrà sede la predetta rappresentanza, e nella quale la Società dovrà pure eleggere il suo domicilio legale per tutto ciò che può riferirsi alla strada da lei posseduta negli Stati del Re.

Gli statuti della Società, modificati, se fa d'uopo, per l'adempimento delle precedenti disposizioni, saranno sottoposti all'approvazione del Governo del Re.

ART. 8. — Tutte le contestazioni che potessero insorgere fra il Governo del Re e la Società relativamente all' interpretazione ed applicazione della presente convenzione ed annesso capitolato, saranno risolte per mezzo di giudizio di arbitri.

ART. 9. — La presente convenzione, firmata in doppio originale dalle parti contraenti, non sarà definitiva ed esecutoria se non dopo di essere stata approvata per legge.

Essa andrà esente da qualsiasi tassa.

Torino, 3 ottobre 1860.

Il Ministro Segretario di Stato delle Finanze
Firmato: S. VEGEZZI.

Il Ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici
Firmato: S. JACINI.

Pour la Compagnie
Le Président du Comité de Direction
Firmato: FRÉD. LEVY.

Pour la Compagnie
L'Administrateur délégué
Firmato: DE COCHERY.

Il Capo Sezione nel Ministero dei lavori pubblici
Sottoscritto: MARENGO.

CAPITOLATO D'ONERI *annesso alla convenzione in data 3 Ottobre* 1860 *fra i Ministri per i lavori pubblici e per le finanze di S. M. il Re Vittorio Emanuele II e la Società anonima delle strade ferrate romane.*

Art. 1. — Nel termine di un mese, a datare dalla legge d'approvazione del presente capitolato, la Società anonima delle strade ferrate romane dovrà presentare al Ministero dei lavori pubblici un progetto di massima indicativo dell'andamento della strada ferrata per Ravenna e del punto di collocamento delle rispettive stazioni.

Il medesimo sarà composto di una planimetria generale sulla scala non minore di 1 a 100,000;

Di profili longitudinali e di profili trasversali nei punti più difficili;

Di una relazione giustificativa del tracciato.

Art. 2. — Entro il mese successivo alla presentazione del progetto, il Governo, sentita la Società nel caso di modificazione del medesimo, stabilirà definitivamente la linea per la strada, e determinerà il numero e la posizione delle stazioni.

Art. 3. — I lavori di costruzione saranno intrapresi nel termine di mesi sei dall'approvazione di cui nel precedente articolo, previo deposito della cauzione definitiva infra prescritta.

La Società dovrà presentare in tempo utile alla preventiva approvazione del Ministero i progetti particolarizzati dei lavori, conformemente al disposto dall'articolo 220 della legge 20 Novembre 1859.

Art. 4. — Dispensata la Società dalla cauzione primordiale richiesta dall'art. 206 della citata legge, la medesima dovrà, entro quattro mesi dall'approvazione del progetto menzionato all'art. 2, prestare una definitiva cauzione di lire quattrocento mila a guarentigia dell'esatto adempimento dell'assunta impresa.

Questa cauzione sarà fornita mediante deposito nelle casse delle regie finanze di pari somma, se in numerario oppure in buoni del tesoro, o di lire cinquecentomila valor nominale, se in cedole del debito pubblico al cinque od al tre per cento.

Art. 5. — L'ammontare della cauzione sarà restituito alla Società per rate di lire cinquantamila, a misura che sarà fatto constare dell'acquisto di terreni, o dell'esecuzione dei lavori o di provviste sul luogo per un importo eguale ai due tanti almeno della rata di cui si domanderà la restituzione.

Quando, a seguito delle operate restituzioni, l' ammontare della cauzione si troverà ridotto alla somma di lire centomila, questo verrà restituito allora soltanto che la strada sarà debitamente compiuta e collaudata.

Art. 6. — Se alla scadenza del termine fissato all'articolo 4 del presente capitolato la Società non avrà effettuato il deposito della cauzione definitiva, essa incorrerà nella decadenza della concessione, a termini dell'art. 209 della legge 20 Novembre 1859.

Art. 7. — Per tutto ciò che si riferisce alle condizioni tecniche di costruzione della strada, e per quanto non risulti altrimenti stabilito dal presente capitolato, la Società dovrà attenersi a tutte le disposizioni contenute nella legge 20 Novembre 1859, ed alle seguenti prescrizioni.

Art. 8. — I raggi delle curve non misureranno mai meno di 600 metri.

Le pendenze non oltrepasseranno il limite massimo del 6 per cento.

La strada sarà munita di colonne chilometriche.

Sarà escluso il legname nella costruzione di viadotti o ponti di qualsiasi luce.

Le stazioni avranno i locali necessari per i servizi doganali, sanitari e di polizia.

Art. 9. — La strada sarà in principio armata di un sol binario. I terrapieni ed i manufatti però dovranno essere eseguiti con proporzioni tali che si possa, all' evenienza, far luogo al collocamento di un secondo binario.

La strada di congiunzione dalla stazione al porto di Ravenna potrà essere costrutta di un sol binario.

Quanto ai ponti sul Senio e sul Lamone, quando siano in ferro, la determinazione della loro costruzione immediata per due, o per un solo binario, vien rimessa all'approvazione del progetto.

ART. 10. — La larghezza della strada al livello superiore delle ruotaie è fissata per due binari a metri 8, e a metri 4 nel tratto ad un solo binario.

La larghezza del binario fra gli orli interni delle ruotaie sarà di metri 1. 45, e la distanza fra i due binari nelle parti in cui questi saranno collocati, dovrà corrispondere a metri 2 fra le interne faccie di ciascun binario.

ART. 11. — Quando la strada ferrata dovrà passare al disopra di una strada nazionale o provinciale o comunale, l'apertura del viadotto non sarà minore di 8 metri nel primo caso, di 7 metri nel secondo, e di 5 per il terzo. Per tutte le altre strade di minore importanza la predetta apertura potrà essere ridotta a metri quattro.

L'altezza del passaggio misurato tra la chiave dell'intradosso ed il suolo delle strade sarà almeno di 5 metri nei manufatti in muratura, e potrà limitarsi a metri 4. 30 sotto le travi per i viadotti in ferro.

ART. 12. — Se la strada ferrata dovrà invece passare al disotto di una strada nazionale, provinciale o comunale, la larghezza del cavalcavia misurata fra i parapetti dovrà essere di metri otto per la strada nazionale, di metri sette per la provinciale, di metri cinque per la comunale, e di quattro metri per tutte le altre.

La luce del cavalcavia sarà quale si conviene per lo stabilimento dei due binari, e la distanza verticale fra l'intradosso alla chiave ed il piano delle ruotaie esteriori non dovrà essere minore di metri 4. 60.

ART. 13. — Se nella costruzione della strada ferrata si renderà necessario di deviare o modificare qualche tratto delle strade ordinarie preesistenti, la pendenza delle deviazioni non

potrà eccedere il 3 per cento per le strade nazionali o provinciali, ed il 5 per cento per tutte le altre strade, salve le eccezioni che potrebbero venir richieste da circostanze particolari, la cui apprezzazione apparterrà sempre al Ministero.

Art. 14. — La strada dovrà essere compiuta ed aperta all'esercizio non più tardi del 31 dicembre 1862.

Art. 15. — Il Governo si riserva il diritto di far sorvegliare e controllare nel modo il più lato lo esercizio della strada.

La Società dovrà perciò sottomettere alla previa approvazione del Ministero i preventivi dell'amministrazione e dell'esercizio, tutti i contratti di opere e di provviste riguardanti lo esercizio stesso ed eccedente la somma di lire 15,000.

La medesima dovrà inoltre a semplice richiesta del Governo somministrare tutti gli schiarimenti e tutte le comunicazioni che egli crederà opportuno di domandare.

Art. 16. — Il Governo potrà nominare Commissari incaricati della sorveglianza delle operazioni della Società.

In caso di discrepanza fra questi Commissari e la Società, il Ministero dei lavori pubblici sarà chiamato a decidere, salvo il ricorso, ove del caso, agli arbitri di cui agli articoli 39 e seguenti del presente capitolato.

Art. 17. — Le spese per la sorveglianza, per il collaudo dei lavori, come pure quelle per il controllo nell'esercizio della strada andranno a carico della Società.

Per provvedere a queste spese la medesima dovrà versare ogni anno al pubblico tesoro la somma di lire 6,000.

Art. 18. — In compenso delle spese di costruzione e di esercizio della strada conceduta in virtù della convenzione cui si riferisce il presente Capitolato, la Società sarà in diritto di riscuotere per il trasporto dei viaggiatori, di bestiami e delle merci, le tasse che saranno portate dalle tariffe che andranno in vigore per la linea da Bologna ad Ancona.

Art. 19. — La guarentigia accordata alla Società non sarà applicata se prima i conti annuali dell'amministrazione e dell'esercizio della strada non saranno stati approvati dal Governo.

La Società avrà pertanto l'obbligo di presentare al Ministero dei lavori pubblici, allo spirare di ciascun anno, il rendiconto delle spese e degli introiti e dell'esercizio.

ART. 20. — Qualora, in conseguenza di un avvenimento qualunque, o in caso di forza maggiore, l'esercizio della strada venisse a trovarsi interrotto, e questa interruzione per negligenza della Società avesse a protrarsi più di quanto potrebbe essere richiesto per porvi riparo, sarà proporzionalmente sospesa l'applicazione della guarentigia.

ART. 21. — Le somme che lo Stato avesse eventualmente sborsate alla Società in forza della guarentigia accordata, costituiranno un'anticipazione fruttante l'annuo interesse del 4 per cento.

Quest'anticipazione verrà rifusa coll'eccedenza dell'introito netto sulla somma complessiva guarentita; ed una tale eccedenza verrà applicata all'estinzione prima degli interessi, poscia del capitale.

ART. 22. — Il numero e gli orari delle corse verranno stabiliti d'accordo fra il Ministero dei lavori pubblici e la Società a termini dell'articolo 241 della legge 20 novembre 1859.

ART. 23. — Tutti i contratti ed atti qualsiansi che la Società stipulerà esclusivamente in dipendenza delle obbligazioni assunte colla precedente Convenzione e con questo Capitolato, saranno esenti da ogni diritto proporzionale d'insinuazione ed andranno soggetti al solo diritto fisso di una lira.

ART. 24. — È concessa alla Società l'introduzione nello Stato dall'estero, con franchigia di dogana, di tutto il materiale fisso necessario per la costruzione e l'armamento della strada, non che delle locomotive, vetture, vagoni, ferramenta ed altri materiali mobili, occorrenti per l'attivamento della strada medesima, comprese le provviste pei primi sei mesi di esercizio.

ART. 25. — È parimente accordato alla Società il trasporto degli oggetti di cui al precedente articolo sulle ferrovie dello Stato colla riduzione del 40 per 0[0 sulle tariffe delle rispettive classi cui appartengono.

Art. 26. — Pel servizio della posta delle lettere e dispacci che la Società dovrà eseguire gratuitamente, a termini dell'articolo 237 della più volte citata legge 20 novembre 1859, si osserveranno le seguenti norme:

La Società eseguirà il trasporto delle lettere, dei dispacci, pieghi di servizio e degli impiegati postali nei convogli di viaggiatori celeri, ordinari e misti.

I carri ambulanti postali saranno somministrati dall'Amministrazione delle poste, la quale provvederà alla loro manutenzione.

Qualora l'Amministrazione non impiegasse carri specialmente destinati al servizio postale nei convogli ordinari e misti, la Società dovrà porre a sua disposizione un carro a quattro ruote.

Ogniqualvolta questo servizio esigerà l'uso di un veicolo di maggiore capacità di un carro postale, il Governo dovrà corrispondere alla Società un compenso di 15 centesimi di lira per ogni chilometro e per ogni carro suppletivo.

La Società si obbliga d'incaricarsi delle spedizioni fatte dall'Amministrazione delle Poste non accompagnate da un impiegato, del pari che della sorveglianza dei carri postali.

In tutte le stazioni, in cui ha luogo la spedizione, si porranno gratuitamente a disposizione dell'Amministrazione delle Poste i locali per uso d'ufficio.

Qualora la Posta si riservasse il diritto esclusivo di trasportare i piccoli oggetti di messaggerie, essa pagherà alla Società due terzi delle tasse fissate dalle tariffe.

Art. 27. — Il sale, tabacchi ed altri generi di privativa demaniale, che si spediranno per conto delle Regie Finanze, dovranno essere trasportati sulla ferrovia per la metà del prezzo della tariffa.

Art. 28. — Saranno trasportati colla medesima riduzione di prezzo i militari con armi e bagaglio, i doganieri ed i marinari della regia marina, sia che viaggino isolatamente, muniti di foglio di via, sia che viaggino in corpo, i prigionieri colla forza armata che loro serve di scorta, e finalmente quegli indigenti a cui tale riduzione si troverà accordata sulle ferrovie esercitate dallo Stato.

Le vetture cellulari di proprietà del Governo, nelle quali si trasportano i prigionieri, godranno del trasporto gratuito così nell' andata come nel ritorno, e verranno trasportate coi convogli ordinari a seconda delle richieste dell' Amministrazione.

ART. 29. — In caso di straordinaria carestia di viveri, il Governo avrà il diritto d' imporre una riduzione sulle tasse di trasporto delle derrate alimentarie, fino alla metà del massimo portato dalla tariffa.

ART. 30. — Il Governo si riserva il diritto di stabilire gratuitamente le sue linee telegrafiche lungo la ferrovia, ovvero di far uso dei pali della linea telegrafica della Società.

La Società non potrà trasmettere altri dispacci fuorchè quelli relativi al servizio della sua strada, e sarà perciò sottoposta alla sorveglianza governativa.

ART. 31. — La Società dovrà fare invigilare gratuitamente dai propri agenti le linee telegrafiche che venissero stabilite per conto del Governo.

Gli agenti incaricati di questa sorveglianza dovranno denunciare immediatamente alla prossima stazione telegrafica, ed alla più vicina Autorità competente, tutti i guasti che fossero per sopravvenire alle linee telegrafiche.

ART. 32. — Dopo l' anno 1890 il Governo avrà la facoltà di riscattare la ferrovia mediante il pagamento di una rendita annua da corrispondersi semestralmente alla Società.

ART. 33. — Per determinare il prezzo di tale riscatto si prenderanno gli introiti netti annui ottenuti dalla Società durante i sette anni che precedettero quello in cui il Governo notificò la sua intenzione di riscattare la ferrovia; se ne dedurranno gl' introiti netti dei due anni meno proficui e si prenderà la media degli introiti dei cinque anni restanti.

Questo introito netto medio costituirà l' ammontare della rendita annua che verrà pagata semestralmente alla Società per tutti gli anni che rimarranno a trascorrere fino al termine della concessione.

Tale rendita annua non potrà in alcun caso essere minore della rendita complessiva guarentita.

ART. 34. — Alla scadenza della concessione il Governo entrerà immediatamente in possesso e nel godimento della ferrovia e degli immobili tutti dalla medesima dipendenti.

Il materiale mobile, gli strumenti ed utensili, gli approvvigionamenti di combustibile ed altri saranno consegnati al Governo, mediante il pagamento del prezzo che si regolerà in via amichevole o che verrà fissato da periti.

ART. 35. — Per l'effetto di cui all'articolo 207 della Legge 20 Novembre 1859 viene fissato a cinque il periodo degli anni, durante i quali la Società sarà tenuta di ridurre la ferrovia nella buona condizione in cui dovrà trovarsi all'epoca della scadenza della concessione.

ART. 36. — Se allo spirare della concessione il Governo fosse creditore della Società, l'ammontare del suo credito sarà compensato dal prezzo dovuto alla Società per l'acquisto del materiale mobile ed altri oggetti di cui all'Articolo 34.

ART. 37. — La Società non potrà recare pregiudizio di sorta ai monumenti che venisse a scoprire nell'eseguimento dei lavori di costruzione della ferrovia. Venendo a ritrovarne alcuno, essa dovrà darne tosto avviso al Governo, il quale ne curerà la rimozione il più presto possibile onde non incagliare il proseguimento delle opere.

Le statue, le medaglie, gli oggetti d'arte, i frammenti archeologici che saranno rinvenuti durante la costruzione e l'esercizio della strada e nei terreni acquistati dalla Società, apparterranno per due terzi allo Stato e per un terzo alla Società, salvo al Governo il diritto di prelazione per l'acquisto.

ART. 38. — La Società, per quanto possibile, sceglierà il suo personale fra i regnicoli. Non potrà derogarsi a questa regola se non per gli impieghi superiori o per quelli che richieggono cognizioni speciali.

Quanto ai posti nel servizio attivo, essa accorderà la preferenza, a parità di condizioni, ai militari congedati e provveduti di buoni attestati. Un terzo dei suddetti posti dovrà in ogni caso essere riservato a questa classe di persone.

ART. 39. — Quando si verifichi il caso dell'arbitramento

previsto all' Art. 8 della convenzione, cui si riferisce il presente capitolato, la parte che lo avrà richiesto notificherà all' altra la scelta del proprio arbitro, invitandola a nominare il suo, e, qualora questa non aderisca all' invito entro quattordici giorni, l' altra parte avrà il diritto di nominare il secondo arbitro in vece sua, avvertendo soltanto la parte avversaria di tale risoluzione.

Art. 40. — In caso di discrepanza fra i due arbitri, le parti nomineranno un terzo arbitro, e non potendo porsi d' accordo per questa nomina essa verrà fatta dai due primi arbitri.

Quando i due primi arbitri non possano concordare nella scelta del terzo arbitro, cotesta scelta si farà coll' estrarre a sorte una delle due persone proposte.

Art. 41. — Le due parti devono attenersi alla unanime risoluzione dei due arbitri, ovvero, in caso di discrepanza, alla sentenza del terzo arbitro, senz' appello e ricorso in cassazione, purchè il risultato della sentenza resti compreso fra i limiti prefissi dalle proposte dei due primi arbitri.

Torino, 3 Ottobre 1860.

Il Ministro Segretario di Stato delle finanze
S. Vegezzi.

Il Ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici
S. Jacini.

Pour la Compagnie:
Le Président du Comité de Direction
Fréd. Levy.

Pour la Compagnie:
L'Administrateur délégué
De Cocheri.

Il Capo-Sezione nel Ministero dei lavori pubblici
Marengo.

Convenzione definitiva del 29 Maggio 1861 per la concessione e riorganizzazione delle Ferrovie Romane.

Che l'Assemblea generale degli azionisti componenti la Società delle ferrovie romane, nella sua adunanza del 18 maggio corrente, riconobbe, ratificandola, la convenzione in data 3 ottobre 1860, relativa alla concessione fatta in capo alla Società suddetta di una ferrovia che, diramandosi da quella Ancona-Bologna, giunga a Ravenna;

Che l'Assemblea medesima ha pure ratificata ed accettata l'altra convenzione provvisoria, conchiusa addì 13 corrente mese tra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze, ed i signori De Salamanca, visconte Daru, Châtelus, Gustavo De-la-Hante, allo scopo di riorganizzare la Società predetta, colla quale convenzione si recarono alcune modificazioni alla precitata del 3 ottobre 1860, e venne accordata alla predetta Società la concessione della strada ferrata da Napoli a Ceprano;

Che il nuovo Consiglio d'amministrazione eletto dall'Assemblea suddetta trovasi rivestito dei necessari poteri per conchiudere la convenzione definitiva prevista dall'articolo 9 della succitata convenzione provvisoria 13 maggio 1861, e che questo stesso nuovo Consiglio ha già assunta la gestione affidatagli come da verbale 20 maggio 1861;

E finalmente che il predetto Consiglio d'amministrazione, con verbale del 25 corrente mese, ha delegato il signor cavaliere Ferdinando De-la-Hante a rappresentare la Società presso il Governo nella stipulazione della detta convenzione definitiva;

Tra i signori Ministri dei lavori pubblici e delle finanze di S. M. Vittorio Emanuele II, re d'Italia, rappresentanti lo Stato.

ed il signor cavaliere Ferdinando De-la-Hante, a nome della Società delle ferrovie romane, venne, in eseguimento del precitato articolo 9 della suddetta convenzione provvisoria, convenuto e stipulato quanto segue:

Art. 1. — L'obbligazione che la Società delle strade ferrate romane ha assunto colla convenzione del 3 ottobre 1860, di dare compiuta nell'anno corrente la linea da Bologna ad Ancona, si considererà eseguita quando la Società medesima abbia nel corso di quest'anno compiute le opere necessarie per potere, al 31 dicembre 1861, aprire con sicurezza il servizio pei viaggiatori e pel trasporto delle merci a grande velocità, e nei tre mesi successivi, cioè fra tutto marzo 1862, abbia compiute tutte le opere di finimento della strada e stabilito regolarmente il servizio pel trasporto delle merci a piccola velocità.

La garanzia, contemplata nella concessione, di un prodotto netto di lire 20,000 per ogni chilometro, avrà effetto dal giorno in cui la strada sarà aperta pel servizio dei viaggiatori e pel trasporto delle merci a grande velocità, sempre che però, bene inteso, nei tre mesi successivi venga stabilito regolarmente il servizio pel trasporto delle merci a piccola velocità.

Quando questo secondo servizio non venisse stabilito nei tre mesi, la garanzia non sarà dovuta se non dal giorno in cui tutti i servizi saranno regolarmente stabiliti.

Art. 2. — La Società delle strade ferrate romane, dopo la sua riorganizzazione, dovrà porre il tratto della linea preaccennata, che è tra Bologna e Forlì, in istato di essere aperto al servizio dei viaggiatori il primo settembre di questo anno, onde il Governo, quando il creda, possa per tale epoca o per altra successiva ordinarne la apertura.

Il Governo, volendo far uso di questa facoltà, ne darà avviso alla Società un mese prima del giorno fissato per l'apertura.

Pei tratti di linea che saranno aperti anteriormente al

primo gennaio 1862 per domanda del Governo, in conformità della riserva avanti espressa, avrà effetto la garanzia del prodotto che lo Stato accorda alla Società.

Art. 3. — La linea di diramazione per Ravenna, contemplata nella convenzione precitata 3 ottobre 1860, sarà stabilita ad un solo binario.

La Società delle strade ferrate romane rinuncia alla garanzia accordatale dal Governo per la detta linea di diramazione per Ravenna di un prodotto netto annuo di lire 500,000.

In corrispettivo di tale rinuncia, e per tenere luogo della garanzia predetta, lo Stato farà alla Società una sovvenzione di cinque milioni.

Questi cinque milioni saranno pagati dallo Stato alla Società in sei rate eguali mensili, a cominciare dal 31 luglio prossimo, con che però la Società, nel mese di giugno e nei mesi successivi eseguisca sulla strada da Bologna ad Ancona lavori il cui valore non sia mensilmente inferiore alla somma di due milioni.

Ove però pel 31 dicembre prossimo venturo la Società mancasse all'obbligo assunto di aprire la linea da Bologna ad Ancona, oltre la penalità e decadenze previste nella convenzione 3 ottobre 1860, alla quale non s'intende di menomamente derogare, il Governo avrà il diritto non solo di prelevare, nei modi determinati dall'art. 212 della legge 20 novembre 1859 (nº 3754) sul valore dei lavori e materiali d'ogni genere le somme anticipate sui cinque milioni suddetti, ma altresì tutte le spese e danni relativi, non che gl'interessi al 6 per 100 sulle somme anticipate.

Il termine per dar compiuta la strada di Ravenna sarà prorogato di sei mesi, e così portato al 1 luglio 1863, e se la Società mancasse a quest'obbligo, fermo il disposto della convenzione, sarà pure obbligata al rimborso del capitale e degli interessi dei cinque milioni suddetti.

Art. 4. — Il Governo fa alla Società la concessione della linea da Ceprano a Napoli, aumentando di un milione annuo

di franchi la garanzia generale di tutta la rete ferroviaria esercita dalla Compagnia nel territorio italiano, eccettuate le linee non garantite.

La Compagnia rimborserà allo Stato i lavori già fatti sulla linea da Ceprano a Capua, e il valore della strada ferrata da Capua a Napoli, compreso il materiale mobile.

Il valore dei lavori di strada ferrata e materiali verrà fissato a stima di due periti nominati uno per parte, ed in caso di discrepanza, di un terzo nominato di comune accordo o dal Presidente della Corte di Cassazione del Regno residente a Milano.

Ma questo rimborso non si farà se non dopo che il prodotto netto di tutte le linee avrà sorpassato la garanzia totale di esse linee.

I pagamenti si faranno in quindici rate annuali, ed in nessun caso potranno cominciare prima di dieci anni dall'apertura di tutta la linea.

La strada ferrata da Napoli a Capua verrà posta in istato perfetto tanto per riguardo al suolo, armamento, fabbricati delle stazioni e tutti gli accessori, perchè l'esercizio venga fatto con tutta la regolarità ed economia richieste. Indistintamente le opere di miglioramento dovranno essere fatte nel termine di cinque anni compreso il contributo della metà per la stazione di Napoli; le condizioni del servizio misto di questa stazione saranno regolate dal Ministro dei lavori pubblici sulle proposte che gli saranno fatte dalle due Società concessionarie delle linee facienti capo alla medesima.

L'esercizio verrà assunto entro un mese dalla data della legge d'approvazione di questa convenzione.

Gli studi per la strada ferrata da Ceprano a Capua saranno presentati entro due mesi e mezzo dalla data della presente convenzione, e la linea sarà aperta non più tardi di 18 mesi dopo l'approvazione di essa. La garanzia di un milione di lire comincierà a decorrere dal giorno dell'apertura di tutta la detta linea.

Art. 5. — La Società, dopo la sua organizzazione, rimarrà incaricata di fare l'esercizio delle linee da Cancello a Sarno, Sanseverino, Avellino, e delle linee di prolungamento e di diramazione che fossero costrutte, per tutto quel tempo per cui piacerà al Governo, il qual tempo però non potrà in niun caso esser minore di 8 anni.

Per far cessare l'esercizio dovrà darsi alla Società un avviso preventivo di 6 mesi.

I prodotti dell'esercizio saranno ripartiti come segue: la Società dovrà, a suo rischio e pericolo, provvedere a tutte le spese di esercizio e manutenzione ordinaria di queste linee: fino a che i prodotti lordi non sorpassino franchi 8,000 per chilometro di strada in esercizio saranno dovuti integralmente alla Società.

Il sopra più si dividerà per metà fra lo Stato e la Società.

Quando però il prodotto lordo delle linee suddette venga ad eccedere le lire 12 mila per chilometro, la divisione della somma eccedente le lire 12 mila sarà fatta in ragione di due terzi a favore dello Stato e per un terzo a vantaggio della Società.

Art. 6. — Per l'esecuzione della concessione e degli obblighi di tutte le linee di strade ferrate possedute dalla Compagnia predetta nel territorio del Regno si applicherà il capitolato della strada ferrata da Bologna a Roma. Indipendentemente da ciò la Compagnia accetta per la linea da Napoli a Ceprano i patti portati dalla convenzione 3 ottobre 1860, fermi restando in ciò che si riferisce a quella ed alla presente Convenzione, gli effetti della legge 20 novembre 1859, all'osservanza delle quali disposizioni e leggi si obbligano i contraenti.

Art. 7. — La Società non potrà fare alcun richiamo, e dovrà formalmente rinunziare a qualsiasi pretesa che per avventura pensasse di far valere in riguardo alla concessione delle congiunzioni sulla linea da Roma ad Ancona, colle strade ferrate toscane su Siena ed Arezzo.

Art. 8. — La presente convenzione non sarà obbligatoria per le parti se non dopo la sua approvazione per legge.

Fatta e sottoscritta in doppio originale a Torino questo giorno 29 maggio 1861.

Sottoscritti all'originale:

Il Ministro dei Lavori Pubblici
Ubaldino Peruzzi.

Il Ministro delle Finanze
Pietro Bastogi.

Il Rappresentante della Società
Fernand De-la-Hante.

Pel Direttore Capo della 3.ª divisione del Ministero dei Lavori Pubblici
Pietro Marsi.

Per copia conforme:

Dal Ministero dei Lavori Pubblici:

Pel Direttore Capo di Divisione
Pietro Marsi Segretario.

V. Il Ministro dei Lavori Pubblici
U. Peruzzi.

Legge del 21 Luglio 1861 sanzionante la convenzione per la costruzione ed esercizio di un RAMO *di* FERROVIA *per* RAVENNA.

VITTORIO EMANUELE II ec., ec., ec.

Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato;

Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1. — È approvata la Convenzione in data 3 ottobre 1860, ed annessovi Capitolato, stipulato fra i Ministri delle

finanze e dei lavori pubblici, ed i signori Lévy e De Cochery quali rappresentanti della Compagnia concessionaria delle strade ferrate romane, con quale Convenzione e Capitolato è conceduta la costruzione e l'esercizio di un ramo di strada ferrata per Ravenna, e provveduto per la ultimazione della linea da Bologna ad Ancona entro l'anno 1861, e pella provvisoria sistemazione dei rapporti della Società predetta col Governo del Re, per quanto riguarda le concessioni delle ferrovie concesse alla Società stessa situate nel territorio attuale del Regno.

ART. 2. — Il ramo di strada ferrata predetto si staccherà da quella di Bologna alla stazione di Castel-Bolognese, procederà per Solarolo, Lugo e Bagnacavallo, e nel raggio di un chilometro da Russi a Ravenna.

ART. 3. — È soppressa la riserva stipulata coll'art. 4 della Convenzione precitata.

ART. 4. — Nel Capitolato di oneri annesso alla precitata convenzione saranno introdotte le seguenti correzioni:

1. All'Art. 20 si aggiunga il seguente alinea:

« Con questa disposizione non s'intende derogare per nulla al disposto colla legge 20 novembre 1859 sui lavori pubblici. »

2. All'Art. 38, dopo le parole *militari congedati*, si sopprimano le parole *e provveduti di buoni attestati.*

3. Gli articoli 39 e 40 si scrivono come segue:

« ART. 39. — Quando si verifichi il caso dell'arbitramento previsto all'art. 8 della Convenzione, cui si riferisce il presente Capitolato, la parte che lo avrà richiesto notificherà all'altra la scelta del proprio arbitro, invitandola a nominare il suo: qualora questa non aderisca all'invito entro quattordici giorni, il secondo arbitro sarà nominato sull'istanza della parte più diligente, comunicato legalmente all'altra parte dal Presidente della Corte d'Appello residente nella capitale del Regno, nel termine di giorni cinque dalla comunicazione legale sovra prescritta.

« ART. 40. — In caso di discrepanza fra i due arbitri le parti nomineranno un terzo arbitro, e non potendo porsi d'accordo per questa nomina, essa verrà fatta dai due primi arbitri.

» Quando i due primi arbitri non si possano concordare nella scelta del terzo, questo sarà nominato sull'istanza della parte più diligente, comunicato legalmente all'altra parte dal Presidente della Corte d'Appello residente nella capitale del Regno, fra giorni cinque dalla comunicazione legale sovra prescritta. »

ART. 5. — È approvata la Convenzione definitiva intesa addì 29 maggio 1861 tra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze, e la Società denominata delle strade ferrate romane, rappresentata dal cavaliere Ferdinando De la Hante ed annessa alla presente legge.

ART. 6. — Per tutte le linee che la Società delle strade ferrate romane sarà per esercitare nel territorio del Regno di Italia, essa è autorizzata a percepire le tasse di trasporto in base alle tariffe di massima ammesse per la strada ferrata dell'Italia centrale colla legge 8 Luglio 1860.

La Società ed il Governo per ulteriori accordi, e nei limiti delle tariffe suddette, formeranno le tariffe definitive allo scopo di adottare riguardo ad esse un sistema uniforme per le varie reti di strade ferrate italiane che comunicano tra di loro.

Sono abrogate tutte le clausule contrattuali inserte nelle varie concessioni fatte alla società contrarie alle predette disposizioni.

ART. 7. — Sarà a tutto carico della Società delle strade ferrate romane:

1. Di contribuire nella metà della spesa necessaria per erigere, armare e fornire di tutto l'occorrente ad un lodevole servizio la stazione di Napoli che deve servire all'esercizio cumulativo delle varie linee che metteranno capo a Napoli.

Il modo di questo contributo verrà stabilito dal Ministro dei lavori pubblici, sentite le parti interessate.

2. Di fare tutte le opere e provviste occorrenti per ridurre

in istato di lodevole esercizio la linea da Cancello per Sarno a Sanseverino, di cui essa assume l'esercizio a termini dell'art. 5 della Convenzione 29 Maggio 1861.

ART. 8. — Le opere e le provviste contemplate al num. 2 dell'articolo precedente dovranno essere eseguite nel termine che verrà stabilito dal Ministro dei lavori pubblici, intesa la Società, al seguito del progetto e della perizia che la Società stessa dovrà presentare entro un anno dalla data dell'approvazione della presente legge.

Le spese che a tal uopo saranno incontrate dalla Società, nei limiti della perizia come sopra approvata dal Ministro, verranno rimborsate dal Governo entro nove anni.

ART. 9. — Col magistero di due periti nominati uno per parte, ed in caso di discrepanza di un terzo nominato d'accordo, o dal Presidente della Corte d'Appello residente nella capitale del Regno, sarà fatto uno stato di consistenza delle opere tutte costituenti la strada o le strade di cui la Società assume l'esercizio, a termini dell'art. 5 della convenzione sopraccitata del 29 Maggio 1861, del materiale mobile o fisso della medesima, e delle provviste d'ogni genere esistenti in magazzino, e ciò tanto all'atto della consegna delle strade date in esercizio, quanto all'atto della riconsegna delle medesime, quando sia che l'esercizio abbia a cessare.

Se l'importare dello stato di consistenza all'atto della riconsegna riesca minore dell'importare dello stato di consistenza fatto all'atto della consegna, la differenza dovrà essere pagata dalla Società allo Stato, e viceversa dallo Stato alla Società nel caso contrario.

Questo pagamento dovrà essere fatto nel mese successivo alla riconsegna medesima.

ART. 10. — Sarà provveduto con apposito stanziamento sul bilancio passivo dell'anno corrente per l'adempimento del disposto all'art. 3 della suddetta convenzione per ciò che riguarda il pagamento della sovvenzione di cinque milioni di lire.

Ordiniamo che la presente, munita del Sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla, e di farla osservare come legge dello Stato.

Dato a Torino, addì 21 luglio 1861.

VITTORIO EMANUELE.

(*Luogo del Sigillo*)
V. Il Guardasigilli
MIGLIETTI.

PIETRO BASTOGI.
U. PERUZZI.

Concessione della Strada Ferrata da Civitavecchia al Confine Toscano presso Orbetello.

MINISTERO DEL COMMERCIO E LAVORI PUBBLICI.

Sulla domanda dei signori conte di Villermont e G. Du Prè diretta ad ottenere la concessione di potere eseguire ed esercitare a tutte loro spese rischio e pericolo senza alcuna garanzia d'interesse per parte del Governo e per la durata di 99 anni la strada ferrata da Civitavecchia al confine Toscano presso Orbetello, la SANTITÀ DI NOSTRO SIGNORE, inteso il Consiglio de' Ministri e la Consulta di Stato per le Finanze, si è degnata di ordinare quanto segue:

ART. 1. — Ai signori conte di Villermont e G. Du Prè è accordata la concessione di potere esercitare a tutte loro spese, rischio e pericolo la strada ferrata da Civitavecchia al confine Toscano presso Orbetello. Il Capitolato stabilito a tale effetto da S. E. il sig. Ministro de' Lavori Pubblici ed accettato dai

predetti signori conte di Villermont e G. Du Prè è approvato.

Art. 2. — Qualora i signori conte di Villermont e G. Du Prè volessero costituire una Società Anonima, questa dovrà prima aver riportato la debita approvazione in conformità dell' Art. 36 del Regolamento di Commercio.

Art. 3. — La Società concessionaria così costituita sarà autorizzata a combinare l'operazione finanziaria per raccogliere il capitale occorrente all' impresa, su quelle basi e sotto quelle forme che reputerà nel suo interesse e si uniformerà alle disposizioni speciali del Capitolato.

Art. 4. — La Società dovrà accettare tutte le Leggi relative ai Lavori pubblici e segnatamente il Motoproprio della S. S. Papa Pio VII del 23 ottobre 1817, non che tutte le Leggi e Regolamenti relativi alla costruzione, manutenzione ed esercizio delle ferrovie, ed alla polizia e sicurezza delle strade ferrate dello Stato, quali Leggi e Regolamenti sarà obbligata di osservare rinunciando ad ogni privilegio di estera nazionalità.

Dal Ministero, li 10 ottobre 1863.

Il Ministro
Firmato P. D. Cost. Baldini.

Accettato

Firmati { C. di Villermont.
{ G. Du Prè.

Capitolato della Strada Ferrata da Civitavecchia ad Orbetello concessa ai signori Conte De Villermont e Du Prè.

Durata dei lavori.

Art. 1. — I signori conte di Villermont e Du Prè si obbligano di eseguire a loro spese rischio e pericolo ed a compiere nel termine di due anni, datando dall'epoca stabilita dagli Articoli 33 e 34 pel loro cominciamento, tutti i lavori necessari allo Stabilimento, ed alla costruzione di una Strada ferrata da Civitavecchia al confine Toscano presso Orbetello, in maniera che essa sia in istato da potersi aprire al pubblico allo spirare del termine sopra stabilito.

Presentazione de' studi.

Art. 2. — Nel termine di sei mesi dal giorno della emanazione del decreto della presente Concessione, la Società dovrà presentare alla governativa approvazione i Studi definitivi della linea. In questi Studi saranno marcate le posizioni e le figure dei laterali recessi, sia di stazione, sia di scambio, come pure i luoghi destinati pel carico e per lo scarico.

Andamento topografico.

Art. 3. — Alla pianta dovranno essere riuniti il profilo longitudinale secondo l'asse della Strada ferrata, con sufficiente numero di profili trasversali, con i tipi delle opere di arte di maggiore importanza e con un quadro delle pendenze longi-

tudinali sia in salita, sia in discesa e finalmente con una descrizione illustrativa di tutte le parti costitutive della strada, e di tutte le opere che si richiedono per la completa sua sistemazione.

Si unirà un tipo modello di tutte le altre opere d'arte, che dovranno essere costruite nella ferrovia, cioè dei chiavicotti, dei ponticelli ec.

La scala di 1/8000 dovrà essere adoperata pel disegno topografico, e per le distanze del profilo longitudinale, mentre per le verticali dello stesso profilo, ed indistintamente per le verticali e le orizzontali di tutti i profili trasversali si farà uso della scala di 1/400.

Pei disegni de' manufatti si userà di scale variabili di uno per 50 e di uno per 200, secondo le maggiori o minori dimensioni di essi, e finalmente per la pianta dettagliata de' terreni da occuparsi si farà uso della scala di 1/2000 o di 1/1000.

Approvazione de' studi.

Art. 4. — Il Ministero de' Lavori Pubblici darà la sua approvazione agli Studi come sopra presentati, non escluso il collocamento delle Stazioni, quante volte i studi suddetti nell' atto della presentazione siano fatti a forma del seguente Art. 6 e seguenti.

2. Nel corso dell' esecuzione potranno dalla Società essere proposte quelle modificazioni che fossero stimate utili sul piano approvato per la migliore costituzione della strada, ma non potranno essere mandate ad effetto se non avranno riportata l' approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici. I lavori fatti in contravvenzione a queste prescrizioni saranno corretti a spese della Società.

Uso del sistema metrico.

Art. 5. — In tutte le proposizioni, in tutte le discussioni ed in tutti gli atti relativi alla strada ferrata, si userà soltanto

il sistema metrico, sì per le misure lineari, superficiali e cubiche, sì per quelle di capacità, o di peso.

Profilo trasversale.

ART. 6. — La strada ferrata potrà avere un solo binario, eccettuato nei recessi di carico e di scarico, nelle stazioni e scambi, nei quali luoghi i Concessionari dovranno essere obbligati di stabilire un doppio binario. Nondimeno affinchè si possa in seguito, se fosse giudicato opportuno, aggiungere un altro binario, i Concessionari dovranno fin da principio acquistare i terreni, ed eseguire immediatamente le opere d'arte per due binari ed apparecchiare in tutta la sua larghezza l'area a tale effetto destinata, di guisa che, per attivare il secondo binario, non rimanga se non a compiere l'*inghiaiamento* e l'armatura, senza essere costretti ad eseguire nuovi lavori di terra e murari.

2. La larghezza della strada pei due binari sarà al livello superiore delle rotaie di metri sette e centimetri ottanta (7, 80) nei riporti, di metri sei e centimetri settanta (6, 70) negli sterri. La larghezza del binario fra i bordi interni delle rotaie sarà di un metro e centimetri quarantacinque (1, 45) e la distanza dei due binari misurata fra i bordi interni delle rotaie, sarà di metri due (2, 00).

3. La compagnia concessionaria sarà tenuta di attivare il secondo binario appena dal Governo sarà constatata d'accordo colla Società l'insufficienza di un solo binario, in seguito dell'aumento che si sarà verificato nella circolazione.

4. Sarà provveduto allo scolo delle acque, mediante fossetti laterali di guardia di giusta sezione, e disposti sotto regolari e continuate cadenti.

Raggi delle curve, declivi, salite.

ART. 7. — I tratti rettilinei verranno congiunti col mezzo di linee curve di un raggio non minore di metri 350, e nel

caso di questo limite minimo del raggio al quale non sarà lecito di giungere se non quando venga imposto da imperiose circostanze, si procurerà che la svolta si sviluppi tutta in un piano orizzontale. Le controsvolte saranno inibite, e quando sarà necessario che si succedano due svolte in senso contrario, dovrà fra l'una e l'altra essere interposto un tratto rettilineo di lunghezza non minore di metri 150.

2. Nelle svolte la guida esteriore di ciascun binario dovrà essere collocata colla debita elevazione sopra la guida interna, avuta a calcolo la lunghezza del raggio della svolta e la velocità della corsa.

3. Il massimo delle pendenze e salite della strada non sarà maggiore di dieci millimetri (0,010) per metro.

4. È totalmente vietato l'uso dei piani inclinati, sia col sistema automotore, sia a macchina fissa.

Stazioni e recessi di scambio.

Art. 8. — Le stazioni ed i recessi di scambio dovranno essere moltiplicati e distribuiti in modo, che fra uno di essi ed il consecutivo non interceda mai una distanza maggiore di 20 chilometri. La lunghezza di ciascuno di tali recessi non sarà minore di duecento metri (200) compresi i ritorni verso il binario maestro.

2. Oltre i recessi di scambio a comodo dei paesi posti lungo la strada ferrata e nelle sue adiacenze, saranno stabiliti dei binari laterali, tanto per le Stazioni quanto per il carico e lo scarico dei convogli.

3. Il numero di questi binari delle Stazioni, le aree di carico e di scarico e lo spazio ad esse destinato, saranno determinate dall'Amministrazione pubblica d'accordo colla Società.

4. Al confine Toscano presso Orbetello nel punto che sarà indicato nel tracciato dovrà a spese della Società costruirsi una Stazione di seconda classe con gara chiusa e coperta, e con-

tenente oltre gli uffici per la Polizia, Dogana e per le Poste, e degli Ispettori di Sorveglianza, anche un edifizio destinato ad alloggiare gl'impiegati di Finanza e di Polizia, oltre quel numero di finanzieri e gendarmi che sarà reputato necessario al servizio. Questa Stazione dovrà contenere le rimesse per le vetture, per le merci, l'acqua, i depositi delle macchine e quant'altro può occorrere per il completo servizio della ferrovia in luogo di confine. Il piano sarà separatamente presentato alla governativa approvazione. Tanto nella Stazione di confine quanto nelle Stazioni intermedie che fossero ad una distanza maggiore di due chilometri dai paesi più vicini dovrà essere costrutta una conveniente cappella, ove dalla Società si farà celebrare la santa Messa nei giorni di festa.

Passaggi a livello.

ART. 9. — A meno di gravi ostacoli locali, il di cui giudizio apparterrà al Ministero, la strada ferrata dovrà passare al di sopra o al di sotto delle strade provinciali o comunali di grave importanza da essa intersecate. I passaggi a livello sono solamente tollerati nelle strade comunali di minore importanza. e nelle consorziali, vicinali o particolari ad una distanza non minore di un chilometro l'uno dall' altro.

Sottovie.

ART. 10. — Allorchè la strada ferrata dovrà passare al di sopra di una strada provinciale o comunale, la luce del ponte non sarà minore di sette metri per una strada provinciale, di cinque metri per una strada comunale di molto transito, e di quattro metri per tutte le altre di minor transito ed importanza. L'altezza del ponte dalla sommità dell'introdosso della volta al piano dello stradale, sarà almeno di cinque metri. Pei ponti di ferro, sulle strade comunali di poca importanza, quest'altezza potrà essere ridotta a quattro metri e trenta centi-

metri (4, 30) sotto travi; la larghezza fra i parapetti sarà quanto occorre per due binari coi rispettivi margini larghi non meno di un metro ciascuno, e l'altezza dei parapetti medesimi sarà di centimetri ottanta (0, 80).

Cavalcavie.

ART. 11. — Allorquando la strada ferrata dovrà passare al di sotto di una strada provinciale o comunale, la larghezza del ponte fra i parapetti sarà di sette metri per la strada provinciale, di cinque per la strada comunale di molto transito, e di quattro metri per tutte le altre. La luce del ponte fra i piedritti sarà quale occorre per due binari coi loro margini, come si disse sopra (Art. 10), e la distanza verticale fra l'introdosso della vôlta ed il piano superiore della guida esteriore non sarà minore di quattro metri e trenta centimetri (4, 30).

Ponti sulle riviere e sui corsi d'acqua.

ART. 12. — Quando la strada ferrata dovrà attraversare un fiume, od altri corsi d'acqua, il ponte avrà la stessa larghezza della strada fra i parapetti e l'altezza stabilita per i detti parapetti. (Art. 10.)

2. L'ampiezza della luce del ponte e l'altezza della chiave dell'arcata sul pelo dell'acqua saranno determinate dal Ministero a seconda delle circostanze dei luoghi.

Modo di costruzione.

ART. 13. — I ponti che si dovranno costruire nelle intersezioni della strada ferrata con altre strade di qualsiasi classe, come pure sui fiumi od altri corsi d'acqua, saranno in opera muraria per principio generale. Potranno però in qualche caso particolare essere anche di ferro con piloni però e spalle di muro: ma a questi piloni e spalle si darà la spessezza capace

di permettere in seguito la sostituzione di archi in opera muraria.

Deviamento di strade.

Art. 14. — Se nel costruire la strada ferrata si trovi necessario di deviare qualche tratto di strade già esistenti, la pendenza delle deviazioni non dovrà sorpassare il 3 per 100 trattandosi di una strada provinciale, e il 5 per 100 per tutte le altre strade; salve le eccezioni volute da particolari circostanze, la cui valutazione apparterrà sempre al Ministero.

Autorizzazione preventiva per le costruzioni.

Art. 15. — Per i ponti da erigersi nelle intersecazioni delle strade ordinarie colla via ferrata, e sui fiumi, o canali navigabili, come pure per gli spostamenti parziali delle strade pubbliche che vengono incontrate od avvicinate dalla strada ferrata, la società ne presenterà i piani separati al Ministero, il quale li approverà dopo essersi inteso colle Amministrazioni pubbliche, nella giurisdizione delle quali esistono quei fiumi, strade, canali, o corsi d'acqua, affinchè le variazioni da doversi praticare, siano conciliate nel miglior modo coll'interesse dell'Amministrazioni stesse, e con quello della strada ferrata.

Barriere dei passaggi a livello.

Art. 16. — Ai punti d'intersezione della strada ferrata colle strade ordinarie ad uno stesso livello, le guide non potranno fare risalto alcuno sul piano della strada ordinaria intersecata, e tuttociò che appartiene alla struttura della strada ferrata dovrà essere inoltre disposto in modo tale, che non apporti ostacolo alla circolazione per la medesima strada ordinaria. I due laterali accessi sulla strada ferrata verranno chiusi in siffatti casi con cancelli a guardia ed in servizio dei quali verrà destinato un custode stipendiato dalla società.

Ristabilimento dei corsi d' acqua.

Art. 17. — Sarà obbligata la Società a stabilire a sue spese i corsi d' acqua che fossero arrestati, interrotti, o cambiati dalle operazioni relative alla costruzione della strada ferrata. I chiavicotti che a tale effetto saranno costrutti sotto le strade pubbliche, saranno in opera muraria, e in caso di necessità in ferro. Sarà pure la Società tenuta a dare scolo alle acque che per causa dei lavori fatti ristagnassero sulle campagne di lato, ed in vicinanza della via ferrata.

Traversamento delle vie navigabili.

Art. 18. — Dovunque la via ferrata s' incontri in qualche fiume navigabile, la Società sarà tenuta a prendere tutte le precauzioni, ed a sostenere tutte le spese necessarie, affinchè la navigazione non abbia a soffrire nè interrompimento nè ritardo durante l' eseguimento dei lavori, e possa, compiti questi, essere esercitata colla stessa comodità di prima. Eguale condizione viene imposta alla Società per tutti i casi d' intersecazione di pubbliche strade di qualsiasi classe colla via ferrata. Per lo che a cura ed a spese della Società stessa dovranno essere costruiti ponti e strade provvisorie allo scopo di guarentire la libera e comoda circolazione, conformandosi la Società ai termini stabiliti per la loro esecuzione e durata.

Tunnell.

Art. 19. — Dove sarà necessaria per la continuazione della strada ferrata l' apertura di trafori, o sotterranei cunicoli, questi da una spalla all' altra avranno nel piano delle guide la larghezza di sette metri e quaranta centimetri (7. 40) e la distanza fra l' introdosso della vôlta, e la guida esteriore di ciascun binario, sarà per lo meno di quattro metri e trenta

centimetri (4. 30). Qualora il terreno naturale nei fianchi del cunicolo fosse di sua natura proclive a sciogliersi, o infestato da filtrazioni, la Società avrà l'obbligo di pararvi con opera di rivestimento solido ed impermeabile.

Pozzi d' aria.

ART. 20. — I pozzi necessari per la costruzione dei cunicoli, e pel giuoco dell' aria nell'interno dei medesimi non potranno avere sbocco in alcuna pubblica strada, e le bocche dei detti pozzi dovranno essere circondate da una sponda di muro alta due metri, e di proporzionata grossezza.

Specie di materiali da impiegarsi. Guide. Traverse.

ART. 21. — La Società potrà giovarsi nella costruzione della strada ferrata, dei materiali usati nelle opere pubbliche dei luoghi adiacenti alla strada stessa. Le teste delle vôlte, gli angoli, i zoccoli, le cimase, i lembi delle platee nelle varie specie di manufatti saranno, per quanto sia possibile, costrutti in pietra da taglio, e soltanto dove ad una discreta distanza non si rinvenisse pietra adattata, sarà tollerato che nelle ricordate parti dei manufatti vengano impiegati materiali laterizi, o pietrame concio. Le guide e tutte le altre parti relative alla struttura della strada di ferro, dovranno essere di buona qualità, ed acconcie all' offizio, a cui sono destinate. Il peso delle rotaie sarà per lo meno di 30 chilogrammi per ogni metro lineare; le traverse non saranno a maggior distanza l' una dall' altra, da mezzo a mezzo, di un metro sotto le rotaie.

Le traverse saranno di quercia, escluso ogni altro legname. Il sistema della posa e dell' armamento della via e di unione delle rotaie sarà quello stesso adottato nella ferrovia da Ciampino a Ceprano.

Uffizi di dogana e polizia.

ART. 22. — Oltre gli edifizi direttamente necessari all' esercizio della strada ferrata la Società dovrà erigere, ove il biso-

gno lo esige, a tutte sue spese e prestare gratuitamente al Governo i locali inservienti alle abitazioni ed uffizi per la Dogana e la Polizia.

Recinti.

ART. 23. — La strada ferrata sarà recinta e divisa dalle proprietà private per mezzo di muri, o di siepi, o di steccati o di fosse fiancheggiate di terra, secondo che i terreni espropriati erano recinti prima dell'espropriazione. Le fosse avranno la profondità di un metro dalla sommità delle loro sponde rilevate. I cancelli collocati agl' ingressi delle private proprietà dovranno aprirsi all' esterno, e non verso la strada ferrata.

Acquisto di terreni.

ART. 24. — Tutte le aree destinate ad essere occupate dalla strada ferrata e da tutte le pertinenze della medesima, quali sono i binari di scambio e di stazione, i recessi di carico e di scarico; o necessarie pel ristabilimento di contigue vie ordinarie spostate, o interrotte, o di alvei di fiumi, o canali, dei quali sia stato necessario variare il corso, saranno acquistate e pagate dalla Società, in cui perciò vengono trasfusi tutti i diritti e gli obblighi competenti per questo titolo alla pubblica Amministrazione a tenore delle leggi attualmente in vigore nello Stato, relative alle espropriazioni.

Espropriazioni.

ART. 25. — Del pari, stante che l' impresa di cui si tratta viene riconosciuta di pubblica utilità, la Società verrà investita di tutti i diritti, che in forza delle Leggi e Regolamenti dello Stato competono per ogni altro titolo all' Amministrazione pubblica.

2. Per conseguenza avrà essa facoltà di procacciarsi i ma-

teriali necessari alla costruzione ed all' inghiaiamento della strada ferrata con tutti quei mezzi che sono propri delle prefate Amministrazioni, ed essa godrà per l' estrazione, pel trasporto, e pel deposito di materiali e delle terre, i privilegi stessi, che le prefate leggi e regolamenti concedono agl' intraprendenti dei pubblici lavori, con l' obbligo però d' indennizzare i proprietari dei terreni danneggiati, con pacifico accordo, ed in caso contrario, nelle vie legali stabilite o da stabilirsi nei regolamenti pubblici, senza che la Società stessa possa promuovere ricorso per qualunque titolo contro il Governo.

Indennità.

ART. 26. — Gli indennizzi per occupazioni temporanee, o per deterioramenti di terreni, o per danni apportati ad opifici idraulici, cave e miniere ed altro derivanti in qualsivoglia modo dai lavori della strada ferrata dovranno essere pagati dalla Società.

Sorveglianza e controllo.

ART. 27. — Nel corso delle operazioni che la Società farà eseguire, sarà essa sottoposta alla sorveglianza ed ai riscontri del Ministero de' Lavori pubblici; i quali riscontri e la quale sorveglianza tenderanno ad impedire che la Società si allontani dalle disposizioni e dagli obblighi ad essa imposti dal presente Capitolato.

Collaudo dei lavori.

ART. 28. — Di mano in mano che i lavori saranno ultimati in guisa che la strada ferrata possa esser messa in attività, si procederà al collaudo da uno o più Ingegneri delegati dal Ministero de' Lavori Pubblici. Il processo verbale di collaudo non sarà valevole se non quando avrà riportata l' approvazione del Ministero medesimo.

2. Dopo la sanzione dell' atto di collaudo sarà libero alla Società di attivare quel tronco di strada ferrata, e percepirne la tassa di pedaggio e di noli pei trasporti, in conformità della tariffa che verrà in seguito determinata. Tuttavia i collaudi speciali dei tronchi di mano in mano ultimati, non diverranno definitivi se non che dopo la sanzione del collaudo generale dell' intiera strada ferrata.

Apposizione di limiti. Pianta catastrale.

ART. 29. — Compiuti che siano tutti i lavori della strada ferrata, la Società farà eseguire a sue spese una confinazione in contradittorio, e due piante catastrali di tutte le parti della strada ferrata e sue dipendenze. Essa farà redigere inoltre a proprie spese ed in contradittorio col Ministero dei Lavori Pubblici uno stato descrittivo dei ponti, chiaviche, ed altri lavori d' arte eseguiti a norma delle condizioni del presente Capitolato, nel termine da stabilirsi dal Ministero. Una copia autentica del processo verbale di confinazione, della pianta catastrale, e dello stato descrittivo, sarà a sue spese depositata dalla Società nell' archivio del Ministero dei Lavori Pubblici. Altra copia della pianta catastrale sarà depositata alla Presidenza generale del Censo.

Manutenzione della strada ferrata.

ART. 30. — La strada ferrata e tutte le sue pertinenze dovranno essere costantemente mantenute in buono stato di maniera che il tragitto in tutta la sua estensione possa sempre effettuarsi con sicurezza e speditezza. Lo stato della strada, e delle sue pertinenze sarà verificato ogni anno, ed anche più spesso se le circostanze lo esigessero, da uno o più Ingegneri del Ministero dei Lavori Pubblici.

2. Le spese di manutenzione e quelle delle riparazioni tanto ordinarie quanto straordinarie, rimarranno intieramente a carico della Società.

3. In quanto si appartiene al mantenimento ed alle riparazioni, la Società medesima sarà sottoposta ai riscontri, ed alla sorveglianza del Ministero.

4. Se la strada ferrata dopo il suo compimento, non verrà costantemente mantenuta in istato soddisfacente, previo avviso amministrativo del Ministero dei Lavori Pubblici, di prefissione di termine fatto in base di rapporti degl' Ispettori tecnici governativi, ed in seguito di giudiziale diffidazione, verrà provveduto in via d' officio per cura del Ministero medesimo ed a spese della Società.

5. La somma delle spese fatte ex-officio constatata da stati regolari eseguiti dagli Ingegneri Governativi sarà ricuperata in base degli stati medesimi che serviranno di titolo per ottenere a favore del Governo *l' Ordinanza di Mano-Regia*, la quale avrà la stessa forza e verrà eseguita come le altre *Ordinanze di Mano-Regia* per le pubbliche imposte.

6. In mancanza di fondi nella Cassa Sociale il Governo avrà il diritto di prelevare la metà dei prodotti dell' esercizio della ferrovia, fino a che non avrà raggiunto la somma antistata, senza pregiudizio di prendere altre disposizioni e della caducità.

Spese di visita e dei collaudi.

Art. 31. — Le spese di visita, di sorveglianza, di collaudi dei lavori verranno sostenute dalla Società; il pagamento ne sarà fatto al Ministero dei Lavori Pubblici in ragione di franchi 150 annui per ogni chilometro di strada ultimato, e di franchi 80 annui per ogni chilometro di strada in costruzione.

Obbligazioni preventive per le espropriazioni.

Art. 32. — La Società non potrà incominciare i lavori, nè compiere alcuna espropriazione, se preventivamente non ab-

bia giustificato, innanzi al Ministero dei Lavori Pubblici, di avere costituito un fondo Sociale di cinque milioni di franchi e la esistenza in Cassa del decimo di questo fondo.

Decadimento eventuale prima dell'esecuzione.

Art. 33. — Se nello spazio di sei mesi dalla data dell'approvazione degli studi, non abbia la Società incominciato i lavori, essa sarà per questo solo fatto, e senza bisogno di esser posta in mora, o di qualsiasi atto giudiziale, decaduta dalla presente concessione.

2. Nel caso di decadimento, espresso al paragrafo antecedente, la somma di scudi Ventimila, già depositata a titolo di cauzione preliminare, diverrà proprietà del Governo Pontificio.

Decadimento eventuale nel corso dell'esecuzione.

Art. 34. — Mancando la Società di avere eseguito e compiuto i lavori nel tempo stabilito all'Art. 1, e mancando del pari dal dare ai detti lavori un impulso tale, che li faccia giungere al terzo del loro compimento allo spirare del primo anno; come pure mancando di avere adempiuto alle diverse obbligazioni del Capitolato relative a questa via ferrata, essa Società sarà decaduta dalla ottenuta concessione. Sarà allora in facoltà del Governo o di provvedere ex officio alla continuazione dei lavori, ovvero di procedere ad una nuova aggiudicazione, che verrà aperta sulle basi del presente Capitolato, e sopra una stima dei lavori compiuti, dei materiali provvisti, dei terreni acquistati, dei tratti di strada posti in attività. Tale aggiudicazione sarà devoluta a chiunque fra gli oblatori offrirà la maggior somma per gli oggetti compresi nella stima.

2. La Società spossessata riceverà dalla nuova Società il valore, che nella nuova aggiudicazione sarà stato assegnato ai

prefati articoli. Se la suddetta aggiudicazione fosse andata a vuoto, sarà tentato un novello esperimento, dopo una dilazione di sei mesi. Allora le offerte potranno essere inferiori alla stima, e se anche questo secondo tentativo andasse a vuoto, la Società rimarrà definitivamente decaduta da qualsivoglia diritto alla presente concessione, e quelle parti della strada, che saranno già effettuate, o poste in esercizio, diverranno *ipso facto* proprietà dello stato.

3. Le condizioni stipulate nel presente articolo non saranno applicabili a quei casi, nei quali il ritardo, o la cessazione dei lavori fossero imputabili a causa di forza maggiore regolarmente comprovata.

Affrancamento dai diritti di bollo.

Art. 35. — In tutti gli atti e contratti risguardanti la strada ferrata, la Società sarà esente dall'obbligo del bollo. Quanto al registro, trascrizione ipotecaria e voltura essa non sarà soggetta che alla tassa fissa minima per ciascun contratto eccettuati i casi di contestazione giudiziale coi privati.

Imposta fondiaria.

Art. 36. — L'imposta fondiaria sul terreno occupato dalla strada ferrata e da tutte le sue dipendenze, sarà la stessa che aveva luogo innanzi l'occupazione, salva una diminuzione relativa al valore degli edifizi urbani demoliti per la costruzione.

Esenzione dai diritti di dogana.

Art. 37. — La Società nell'intiera durata della Concessione potrà fare entrare senza spese, tasse o diritto di qualsivoglia sorta, e sbarcare dai propri stipendiati, le rotaie, le locomotive, tenders, vagoni, carbon fossile, stigli, metalli e generalmente tuttociò che occorre alla costruzione, riparazione e manutenzione della strada ferrata colla limitazione imposta all'Art. 38.

2. A dimostrare poi, che gli oggetti da introdursi senza dazio, così nella loro qualità e quantità, come per il loro uso, siano esclusivamente destinati per i lavori della strada ferrata, la Società sarà tenuta ad esibire la prova autentica della qualità e quantità suddetta, e la dichiarazione del Ministero dei Lavori Pubblici, che tali oggetti siano della categoria di quelli occorrenti alla strada ferrata. Giustificati tali estremi, non potrà essere ritardata la introduzione degli oggetti sopraccennati, salvo dall' Amministrazione doganale di riguardare come introdotti in frode, ed assoggettare alle discipline di contrabbando, quegli oggetti per i quali o non fossero state fatte le suddette giustificazioni, ovvero, che introdotti e non essendo stati posti in opera, non si trovassero nei magazzini della Società.

Scelta degl' impiegati e materiali.

ART. 38. — La Società dovrà prendere fra i sudditi pontifici, dietro approvazione del Governo, i suoi impiegati, con quelle norme e cautele che saranno stabilite da un Regolamento generale che dovrà emanarsi dal Governo sulla sorveglianza e controllo delle ferrovie. Sarà poi libera di scegliere, all' estero, previo il consenso col Governo pontificio, e sotto la propria garanzia, l' ingegnere direttore dei lavori o degli studi; gl' intraprendenti o sub-appaltatori, i macchinisti ed in generale tutte quelle persone per le quali si richiede una pratica speciale, come pure quelle che per gli Statuti sociali devono eleggersi dal seno della Società.

2. Dovranno prendersi anche nello stato i materiali ed oggetti occorrenti, sia alla costruzione, sia all' esercizio, qualora la bontà ed il prezzo di essi risulti eguale o preferibile a quello degli esteri.

3. La Società dovrà redigere e sottoporre all' approvazione del Governo un apposito regolamento per il personale, ed anche ciò che si riferisce al servizio sanitario, dal quale regolamento non potrà allontanarsi senza l' espresso consenso del Governo.

Stabilimenti delle linee telegrafiche.

Art. 39. — Il Governo si riserva la facoltà di fare lungo la via tutte le costruzioni, di porre tutti gli apparecchi necessari allo stabilimento di una linea telegrafica elettrica, senza che la Società possa pretendere alcun compenso; si riserva anche il diritto di fare tutte le riparazioni, e di prendere tutte le misure proprie ad assicurare il servizio della linea telegrafica, senza nuocere al servizio della ferrovia.

2. Dietro domanda dell' Amministrazione delle linee telegrafiche, sarà riservato nelle Stazioni delle città e dei luoghi, che verranno designati successivamente, il terreno necessario allo stabilimento di casotti destinati a contenere gli uffizi telegrafici ed il loro materiale.

3. La Società sarà obbligata di far guardare dai suoi agenti i fili e gli apparecchi delle linee elettriche, di dare agli impiegati telegrafici conoscimento di tutti gli accidenti che potessero accadere, e di farne loro conoscere le cause. In caso di rottura del filo telegrafico, gl' impiegati della Società dovranno ricongiungere provvisoriamente l' estremità disgiunte, in seguito dell' istruzioni che saranno ad essi date a tal uopo.

4. Nel caso di rottura del filo telegrafico, o di casi gravi, una locomotiva sarà immediatamente posta a disposizione dell' ispettore telegrafico della linea, per trasferirlo al luogo del danno assieme agli uomini ed ai materiali occorrenti alla riparazione. Questo trasporto sarà gratuito e dovrà effettuarsi in modo, che non ne abbia a sopravvenire alcun' impedimento alla circolazione del pubblico.

5. Nel caso in cui il tramutamento del filo, degli apparecchi, o dei pali si rendesse necessario in conseguenza dei lavori eseguiti sulla strada, tali tramutamenti si faranno a spese della Società, per cura dell' Amministrazione delle linee telegrafiche.

6. La Società avrà il diritto di valersi dei pali posti dal Governo pel collocamento dei fili occorrenti al servizio del suo

telegrafo, per l'uso esclusivamente amministrativo e tecnico della ferrovia.

7. La Società sarà sottoposta alla controlleria governativa del servizio telegrafico, e sopporterà le spese relative indipendentemente dal disposto dell'Art. 31.

Costruzioni nel raggio delle fortezze.

ART. 40. — I lavori posti nel raggio delle fortezze, e nella zona delle servitù militari, i quali secondo il regolamento attuale dovrebbero essere eseguiti dagli Ufficiali del Genio militare, lo saranno dalla Società, ma col controllo e sotto la sorveglianza di questi ultimi, e conformemente ai progetti particolari, che saranno stati in precedenza approvati dai Ministeri delle Armi, e dei Lavori Pubblici.

2. La facoltà stessa potrà essere accordata, in via eccezionale, pei lavori sui terreni militari occupati dalle fortificazioni, ogni qualvolta il Ministero delle Armi giudichi che non ne abbia a risultare alcun inconveniente.

Conservazione dei monumenti.
Proprietà degli oggetti di belle arti.

ART. 41. — I monumenti già scoperti, o che si scuoprissero nei lavori della strada ferrata, non potranno essere in alcun modo danneggiati dalla Società: questa darà avviso della loro scoperta al Governo, che prenderà cura di provvedere in modo che non ritardi l'andamento dei lavori.

2. Le statue, medaglie, oggetti di belle arti, frammenti di archeologia ec. i quali si rinvenissero nell'eseguire i lavori, o durante l'esercizio, entro la zona dei terreni acquistati dalla Società, apparterranno per un terzo al Governo, e per due terzi alla Società, salvo al Governo stesso il diritto di prelazione.

Regolamenti amministrativi.

ART. 42. — Saranno emanate dal Governo, d'accordo colla Società, o almeno coll'intesa di essa, le misure e disposizioni ne-

cessarie per la sicurezza, per la polizia, per l'uso, e per la conservazione della strada ferrata e sue adiacenze. Tutte le spese necessarie per l'effetto di tali disposizioni e provvedimenti, saranno a carico della Società.

2. La Società medesima è facoltizzata di sottoporre all'approvazione del Governo quei regolamenti che reputerà utili pel servizio, e per l'esercizio della strada ferrata.

3. I regolamenti per gli effetti testè menzionati saranno obbligatori per la Società concessionaria e per tutte quelle Società che potranno successivamente essere autorizzate a stabilire delle linee di strada ferrata di ramificazione o di protrazione a quella, che forma l'oggetto della presente concessione, ed in generale per tutti quelli, ai quali potesse essere sub-appaltato l'uso delle stesse linee ferrate.

Qualità del materiale.

ART. 43. — Le macchine locomotive, che verranno adoperate pei trasporti della strada ferrata dovranno essere costruite secondo i migliori metodi fin qui conosciuti, dovranno essere sottoposte all'approvazione ed allo sperimento per parte del Governo. Il numero delle macchine, vetture, ed altri veicoli saranno determinati dal Ministero coll'intesa della Società. Anche le vetture pei viaggiatori saranno conformate secondo i migliori modelli, e la Società dovrà riportarne la preventiva approvazione governativa dei disegni.

Tariffa e durata della concessione.

ART. 44. — Per indennizzare la Società dei lavori e delle spese, alle quali essa si assoggetta in virtù del presente capitolato, e sotto l'espressa condizione che ne saranno da essa fedelmente adempite tutte le obbligazioni, per tutta la durata della concessione che avrà principio dal giorno in cui il Governo accorderà la facoltà di aprire al pubblico la ferrovia, il Governo le accorda l'autorizzazione di percepire la tassa di pedaggio, e di noli di trasporto regolata a norma della tariffa seguente:

TARIFFA.		PREZZI. Scudi.	PREZZI. Baj.
1. **Viaggiatori** per persona e chilometro in Vetture di. .	1ª Classe.	»	2, 5
	2ª id.	»	2, 0
	3ª id.	»	1, 2
	4ª id.	»	0, 8
2. **Bagagli** coi treni dei Viaggiatori per tonnellata e chilometro	da 0 a 20 Chilog.	»	22, 0
	da 20 a 60 id.	»	20, 0
	da 60 a 100 id.	»	18, 0
	al di sopra di 100	»	12, 0[1]
3. **Vetture** a 2 e 4 ruote ed a 2 posti, **Carri** e **Carrette.** (*piccola velocità*)		»	0, 8
4. **Vetture** a quattro posti. (*piccola velocità*)		»	1, 0
5. **Omnibus** e **Diligenze.** (*piccola velocità*).		»	1, 0
6. **Materiale di Strade Ferrate**	Vagoni e materiale mobile di Strade Ferrate.	»	0, 5
	Locomotive con o senza tender. . . .	»	3, 0
7. **Bestiame** per Capo e chilometro. (*piccola velocità*) . .	1ª Classe.	»	2, 0
	2ª id.	»	1, 5
	3ª id.	»	1, 0
	4ª id.	»	0, 5
	5ª id.	»	0, 2
8. **Merci** per tonnellata e chilometro. (*piccola velocità*) .	Fuori Classe	»	7, 0
	1ª Classe.	»	4, 0
	2ª id.	»	3, 0
	3ª id.	»	2, 0
	4ª id.	»	1, 5
	5ª id.	»	1, 0
9. **Messaggerie** (*grande velocità*) senza che la Tassa possa discendere sotto 10 baj. per tonnellata e chilometro.		»	12, 0
10. **Valori di Finanza** per frazioni indivisibili di scudi 186, senza che la Tassa possa essere inferiore a 12 baj. (*grande velocità*).		»	0, 5
11. **Cani** per capo e chilometro, senza che la Tassa possa essere inferiore a 10 baj. (*grande velocità*) .		»	0, 5

[1] *Senza che la Tassa possa mai scendere sotto 16 bajocchi.*

Viaggiatori.

ART. 45. — Le vetture de' viaggiatori di 1ª classe saranno coperte, guarnite, e chiuse con cristalli. Quelle di 2ª classe saranno coperte, chiuse con cristalli, fornite di seditoi imbottiti. Quelle di 3ª classe saranno coperte, chiuse con tendine. Quelle di 4ª classe saranno vagoni aperti senza seditoi per i soli lavoranti di campagna.

Composizione dei Treni.

ART. 46. — La Società potrà formare dei treni misti, nei quali non saranno contenute che vetture di 2ª 3ª e 4ª classe, e dei treni ordinari che conterranno vetture di 1ª e 2ª classe.
Finalmente dei treni diretti di vetture di 1ª classe. Eccettuati i casi di forza maggiore la velocità della corsa non dovrà essere minore di 30 Chil. per i treni dei viaggiatori, e di 16 Chil. per ora nei treni per le merci, paganti il nolo prescritto nella tariffa di piccola velocità.

Modo di tassazione.

ART. 47. — Nel calcolo delle distanze si ritiene compiuto il chilometro incominciato; e l'applicazione della tassa verrà determinata per chilometro senza deduzione delle frazioni.

Trasporto di militari.

ART. 48. — I militari in servizio o in corpo o isolati, le guardie Nobili di Sua Santità e le guardie Palatine muniti di foglio di via, sia per la persona sia pel bagaglio avranno la riduzione del 65 per cento.
Qualora però il Governo avesse bisogno d'inviare truppe od effetti militari in qualche luogo lungo la via ferrata, la

Società sarà in obbligo di mettere subito a sua disposizione alla stessa riduzione del 65 per 100 per la tassa stabilita nella tariffa in corso, tutti i mezzi destinati per l'esercizio della strada ferrata.

Trasporti gratuiti.

ART. 49. — Gli Ingegneri di Controllo, gl' Ispettori di sorveglianza saranno trasportati gratuitamente nelle vetture della Società.

2. La stessa facoltà è accordata agl' Impiegati della Dogana, di Polizia e del Telegrafo ed in genere a tutti gli agenti e funzionari governativi muniti del permesso dei rispettivi Ministeri delle Finanze e dei Lavori Pubblici, non che delle Direzioni generali di Polizia, e dei Telegrafi dai quali dipendono i suddetti Impiegati. Ai predetti signori Ministri spetterà di determinare la classe in cui dovranno viaggiare i loro impiegati. Questi permessi conterranno il visto della Società.

Trasporto dei fanciulli.

ART. 50. — I fanciulli di età inferiore ai 3 anni sono ammessi gratuitamente nelle Carrozze semprechè non occupino un posto da passeggiere e siano accompagnati. Quelli di età compresa fra i 3 ed i 7 anni pagheranno la metà della tassa stabilita per gli altri passeggieri. In caso di dubbio sull' età dei medesimi si dovrà pagare la intera tassa salvo il diritto di reclamare all' Autorità competente.

Trasporti funebri.

ART. 51. — La tariffa dei trasporti funebri è di 20 baiocchi per vagone e per chilometro, nè potrà il vagone trasportare altro che il cadavere. Tali trasporti non si potranno effettuare se non d'appresso i documenti delle autorità competenti, che diano autorizzazione in proposito.

Trasporto di detenuti e condannati.

Art. 52. — Il Governo godrà della diminuzione del 65 per 100 sul prezzo della terza classe pel trasporto dei detenuti e condannati che verrà eseguito a mezzo di Vetture speciali, rimanendo al Governo il peso di assicurare la sorveglianza e polizia dei trasporti di tal sorta.

2. Le spese per la costruzione del solo scomparto superiore di tali vetture rimarrà a carico del Governo, quelle del carro saranno a carico della Società.

Trasporto dei dispacci e corrispondenze postali.

Art. 53. — Le lettere ed i dispacci accompagnati da un agente del Governo saranno gratuitamente trasportati per l'intiera estensione della strada ferrata. A tal uopo la Società è in obbligo tutte le volte che partiranno viaggiatori di serbare nel treno in una vettura di 2ª classe uno o più scompartimenti chiusi pei dispacci suddetti e pel corriere o corrieri incaricati di accompagnarli secondo il bisogno. Nel caso che l'importanza del servizio postale esigesse un'intera vettura, questa sarà messa a disposizione del Governo dietro sua dimanda.

Bagagli trasportati gratuitamente.

Art. 54. — Ogni viaggiatore ha diritto al trasporto gratuito di 15 kil. di bagaglio. Questa franchigia non si applica ai fanciulli trasportati gratuitamente ed è ridotta a 10 kil. per i ragazzi trasportati a mezzo prezzo. Tutti i bagagli senza distinzione devono essere pesati e registrati e quindi caricati nei frugoni.

2. Purtuttavia i viaggiatori potranno portare seco loro nelle vetture quegli oggetti che non possono accagionare incomodo agli altri come sono i sacchi da notte, coperture, piccoli pac-

chi ed altri minuti oggetti alla mano che non potranno sorpassare le dimensioni di 0. 50 $\times$ 0. 25 $\times$ 0. 30.

3. L' applicazione della tassa e delle distanze sarà fatta come all' art. 47.

4. Saranno esatti 2 baiocchi per tassa di registro.

Vetture.

ART. 55. — Le vetture da viaggio e sedie di posta, le diligenze ed omnibus, saranno trasportati coi treni dei viaggiatori pagando la tassa doppia di quella determinata nella tariffa per questo articolo. In ogni caso la tassa non potrà essere inferiore ad uno scudo per i trasporti di piccola velocità, e di due scudi per quelli a grande velocità.

Bestiame.

ART. 56. — Il bestiame trasportato coi treni de' viaggiatori pagherà il doppio della tassa fissata nella tariffa.

Merci a piccola velocità.

ART. 57. — Non sono ammesse al trasporto a piccola velocità le spedizioni delle merci delle quattro prime classi, di peso inferiore a 50 chil. ove non si paghi la tassa per tal peso. Le merci di 5ª classe in quantità minore di 4 tonn. per ogni spedizione saranno tassate come quelle di 4ª classe, ove lo speditore non consenta a pagare la tassa di 5ª classe per 4 tonn. Se una merce qualunque occupasse per ragione di forma o dimensione un intero vagone o per sua natura non ammettesse comunanza di carico con altre merci l' Amministrazione avrà il diritto di esigere la tassa in ragione di 4 tonn. secondo la classe a cui appartiene la merce ancorchè il peso fosse inferiore. Però questa disposizione non è applicabile ai recipienti vuoti di ritorno, qualora risulti che i medesimi abbiano nei 4 mesi precedenti servito al trasporto di vino o di uva sulla

strada ferrata. Qualora poi pel trasporto di una merce occorresse l'impiego di due o più vagoni accoppiati, la tassa non sarà mai minore di 10 baiocchi per ogni vagone e chilometro.

Il minimo delle tasse per le merci delle 4 prime classi è fissato a 8 baiocchi per ogni spedizione.

Assimilazioni di classi.

ART. 58. — Le derrate, le mercanzie, gli animali ed altri articoli non contemplati nella tariffa saranno tassati come se appartenessero a quella classe colla quale avranno maggiore analogia. In tali casi la classificazione proposta dalla società non potrà avere effetto se prima non siasi riportata l'approvazione del Ministero.

Eguaglianza di riscossione.

ART. 59. — La riscossione delle tasse dovrà esser fatta dalla Società indistintamente e senza veruna parzialità.

2. Le minorazioni o esenzioni accordate a persone indigenti non verranno riguardate come parzialità.

Modificazioni di tariffe.

ART. 60. — Se la società stimasse conveniente di abbassare le tasse che è autorizzata a percepire entro i limiti determinati nella tariffa, le tasse diminuite non potranno essere rialzate se non dopo l'intervallo di tre mesi almeno.

2. Qualunque variazione da introdursi nella tariffa dovrà essere approvata dal Governo in seguito della proposta della Società ed annunziata al pubblico per affissione un mese almeno prima che abbia ad essere mandata ad effetto.

3. Se la Società concessionaria divenisse proprietaria o cointeressata di altra linea dello Stato Pontificio essa si obbliga di tenere le tariffe uniformi in tutte le linee.

Sicurezza, regolarità di servizio, spese accessorie.

Art. 61. — Mediante la riscossione delle tasse o noli, regolati, come fu detto, la Società contrae l'obbligo di eseguire costantemente, con puntualità, esattezza e celerità, a proprie spese e coi mezzi propri il trasporto dei viaggiatori, bestiame, derrate, mercanzie e materiali di qualsivoglia specie che ad essa verranno consegnati.

2. Le spese accessorie non menzionate nella tariffa, quali sono quelle del carico e dello scarico, e di custodia nei magazzini della Società saranno determinate da un regolamento che verrà sottoposto all'approvazione superiore.

Facoltà di ricompra.

Art. 62. — In qualunque tempo, dopo i primi 25 anni di esercizio della strada ferrata, il Governo avrà la facoltà di ricomprare la concessione intiera di essa strada ferrata. A regolare il prezzo di riacquisto, si rileveranno i prodotti netti annuali ottenuti dalla Società nel decorso di sette anni precedenti a quello in cui il riacquisto sia effettuato; se ne dedurranno i prodotti netti delle due annate più deboli, e si stabilirà il prodotto medio netto degli altri cinque anni. Si aggiungerà inoltre a questo medio prodotto netto il terzo del suo ammontare, se la ricompra avvenga nel primo periodo di dieci anni, a datare dall'epoca in cui il Governo ne ha, a tenore del presente Capitolato, il diritto, un quarto se il riacquisto non si compie che nel secondo periodo di dieci anni, ed un quinto solamente per gli altri periodi.

2. Il prodotto medio, accresciuto come si è detto, costituirà l'ammontare di una annata che verrà pagata alla Società durante ognuna delle rimanenti annate da decorrere sulla durata della Concessione.

3. La Società riceverà in contanti, oltre la sopradetta an-

nata, e ciò prima che il Governo prenda possesso della Strada ferrata, i rimborsi ai quali essa abbia diritto allo spirare della Concessione, conformemente al seguente Art. 63.

Termine della concessione. Entrata in possesso dello Stato.

Art. 63. — All'epoca stabilita per la scadenza della Concessione, e per semplice effetto di una tale scadenza, il Governo subentrerà in tutti i diritti della Società, e nella proprietà dei terreni, e delle opere descritte nella pianta catastrale, notati all'Art. 29 e delle opere d'arte costruite posteriormente per la ferrovia. Essa entrerà immediatamente in possesso della strada di ferro, di tutti i suoi annessi e prodotti.

2. La Società dovrà avere rimesso in buono stato di manutenzione la strada ferrata, le opere che la compongono, e sue adiacenze come sarebbero i recessi, i luoghi di carico e di scarico, gli stabilimenti nei punti di partenza e di arrivo, case di guardia e di sorveglianza, offici di riscossione, macchine fisse ed in generale ogni altro oggetto immobile che non fosse distintamente e specialmente destinato al servizio dei trasporti.

3. Negli ultimi cinque anni che precederanno il termine della Concessione, il Governo avrà il diritto di sequestrare le rendite della strada, ed impiegarle nel riporre in buono stato la strada medesima, e tutte le sue dipendenze, se la Società non si metterà in grado di soddisfare intieramente e pienamente a questa sua obbligazione.

4. Per ciò che riguarda gli oggetti mobili, come le macchine locomotive, i vagoni, i carri, le vetture, gli utensili di costruzione e riparazione ec., i combustibili e gli approvvigionamenti di ogni specie, ed inoltre gli oggetti immobili non compresi fra quelli di sopra enunciati, il Governo sarà obbligato di acquistarli a prezzo di perizia, richiedendolo la Società, e viceversa richiedendolo il Governo, non potrà la Società ricusarsi dal cederli a prezzi di stima.

Costruzione di nuove strade.

Art. 64. — Piacendo al Governo di ordinare la costruzione di nuove strade, nazionali, provinciali o comunali, di canali o di altre strade ferrate che attraversassero quella concessa, la Società non potrà impedirlo, ma verranno prese dal Governo tutte quelle disposizioni necessarie perchè non ne risulti ostacolo veruno alla costruzione ed al servizio della strada ferrata, nè alcuna spesa per la società.

Costruzione di nuove strade ferrate ordinarie, canali ec.

Art. 65. — Qualunque costruzione ed autorizzazione di una nuova strada ordinaria o ferrata, di canali o d'opera qualunque di navigazione nella contrada traversata dalla strada ferrata, non potrà dar titolo alla Società di pretendere indennizzo alcuno.

Riserve.

Art. 66. — Il Governo si riserva espressamente il diritto di accordare nuove concessioni di strade ferrate, che vengano a congiungersi a quella che si accorda, o come ramificazioni, o come prolungamenti senza che la Società possa opporsi ai congiungimenti, o pretendere alcun compenso, se non nel caso che ne venisse impedito l'esercizio, e che i detti congiungimenti avessero cagionato qualche spesa alla Società.

2. Fra la Società concessionaria della presente linea, e la Società concessionaria della ferrovia di Civitavecchia dovrà convenirsi in modo regolare, perchè la circolazione non si interrompa ai congiungimenti delle due linee, ma sia continua invece da quella a questa, e reciprocamente.

3. Che se le Società non convengono sui mezzi di assicurare la continuata circolazione reciproca, il Governo avrà la

facoltà di provvedere d'officio, e di prescrivere tutte le misure a tal uopo necessarie.

Estratti catastrali e documenti statistici.

Art. 67. — La Società avrà il diritto di prendere estratti delle mappe censuarie pagando il solo compenso stabilito nella tariffa del Censo al perito d'officio, qualora l'estrazione sia fatta per opera sua.

Rappresentanza della Società in Roma.

Art. 68. — In tutto ciò che riguarda la presente Concessione la Società sarà sottoposta unicamente ed intieramente alle Autorità Pontificie, non ostante qualunque diritto o privilegio di nazionalità o sudditanza estera, ed avrà l'obbligo di destinare uno de' suoi Membri per la corrispondenza col Ministero dei Lavori Pubblici. La Società dovrà avere la sua sede in Roma, ed in Roma vi sarà l'Amministrazione e la Cassa, e vi si terranno le Assemblee generali.

Emissioni delle azioni ed obbligazioni.

Art. 69. — La Società non potrà emettere azioni negoziabili per sopperire alle spese di costruzione della strada ferrata prima di aver sottoposti all'approvazione governativa gli Statuti Sociali.

2. Similmente non potrà emettere obbligazioni oltre la metà dell'ammontare del capitale reale. L'emissione delle obbligazioni si farà a misura dell'avanzamento dei lavori.

3. Il Governo si riserva la facoltà di controllare l'emissione delle obbligazioni nel modo che stimerà più opportuno.

Contestazioni fra la Società ed il Governo.

Art. 70. — Le contestazioni che potessero nascere fra la Società ed il Ministero, circa l'esecuzione ed interpretazione degli articoli del presente Capitolato, verranno giudicate nei

diversi gradi di giurisdizione a termine dei pubblici regolamenti sul contenzioso amministrativo.

Cauzione.

ART. 71. — Nell' atto dell' emanazione del decreto di concessione la cauzione preliminare di scudi ventimila, già depositata, sarà portata con un nuovo versamento alla somma di *centoventimila* scudi romani che costituirà la cauzione definitiva della Società.

2. Dalla data del giorno in cui la cauzione sarà stata completata nel modo espresso, produrrà un interesse a vantaggio della Società del quattro per cento (4 per 0[0) all' anno.

3. Nel caso in cui la condizione imposta alla Società dal paragrafo 1 del presente articolo non fosse adempiuta, la Società medesima decaderà di fatto e di pieno diritto, ed i ventimila scudi romani già depositati, cadranno in potere dell' erario pubblico.

Restituzione della cauzione.

ART. 72. — La cauzione stipulata nel precedente articolo, paragrafo 1, verrà restituita alla Società in tanti decimi, di mano in mano che progrediscono i lavori, di modo che la Società abbia ad essere rimborsata del totale della detta cauzione, allorquando abbia essa eseguito sulla linea della strada ferrata delle spese in lavori, od in acquisti di terreni che sommino a due milioni di franchi. Non potrà però aver principio la restituzione parziale della cauzione se prima non saranno state depositate le somme dovute agli espropriati a forma della legge 3 luglio 1852.

Disposizione transitoria.

ART. 73. — Con atto Ministeriale del 23 aprile 1856 fu disposto « *che quante volte dal Governo Pontificio venisse decretata la costruzione d' una strada ferrata che dal confine* » *Toscano s' andasse a congiungere con quella di Civitavec-*

» *chia, la Società Casavaldès e Comp. avrà ad eguali con-*
» *dizioni la preferenza per sì fatta concessione su tutti gli*
» *altri richiedenti*; » perciò la concessione presente è fatta sotto la condizione e riserva che la Società che gode della detta prelazione non se ne prevalga

Registrazione del Capitolato.

ART. 74. — Le spese di registro del presente capitolato sono limitate al diritto fisso di baiocchi quaranta.

Roma, li 10 ottobre 1863.

Il Ministro
Firmato P. D. COST. BALDINI.

Accettato
Firmati { C. DI VILLERMONT.
G. DU PRÈ.

ARTICOLO ADDIZIONALE.

Alle condizioni, patti ed obblighi di sopra espressi, e da far parte integrale del capitolato suddetto, si aggiunge, che oltre la cauzione degli scudi *centoventimila* da depositarsi a forma del capitolato suddetto, il signor conte di Villermont ed il signor Giuseppe Du Prè ingegnere in capo de' ponti e strade acquisteranno alla pari per la somma di scudi romani *trecentomila* effettivi, altrettanti certificati sul Tesoro Pontificio della emissione 28 gennaio 1863, i quali producono gl' interessi al cinque per cento ad anno, coll' ammortizzazione del capitale alla pari per estrazione della quindicesima parte ogni anno, da incominciarsi dall' anno 1864, in tutto a termini dell' Editto emanato da Sua Eminenza Reverendissima il signor cardinale segretario di Stato con sovrana sanzione di Sua Santità nel suddetto giorno 28 gennaio 1863. Gl' interessi su tali certificati decorreranno dal 1 ottobre andante.

Il versamento dei detti scudi romani *trecentomila* sarà effettuato nelle rate qui appresso designate, e ciascuna rata o

nella cassa della Depositeria Generale della R. C. A. in Roma, o presso monsignor Nunzio Apostolico di Parigi, a seconda dell' avviso che a detto signor conte sarà partecipato da monsignor Tesoriere Generale Ministro delle Finanze dieci giorni prima di ciascuna scadenza. La somma di scudi *cinquantamila* sarà versata nella cassa della Depositeria Generale suddetta contemporaneamente alla concessione definitiva della suddetta ferrovia, e per questa somma saranno contestualmente consegnati altrettanti certificati del tesoro della rendita annua complessiva di scudi *duemila cinquecento*. Gli altri scudi *ducento cinquantamila* saranno versati, per scudi *cinquantamila* un mese dopo la predetta concessione definitiva, ed in appresso scudi *cinquantamila* in ogni mese successivo, e questi versamenti fino all' intera residuale somma suddetta di scudi *duccento cinquantamila*.

A misura che saranno eseguiti i versamenti verranno consegnati i certificati per la egual somma di scudi *cinquantamila* dell' annua rendita di scudi *duemilacinquecento*. Alla Direzione Generale del Debito pubblico dovrà esibirsi la relativa bolletta del versamento se questo sarà stato effettuato nella cassa della Depositeria Generale predetta, ovvero la ricevuta di monsignor Nunzio di Parigi se il versamento si eseguirà presso il medesimo. La Direzione stessa rilascerà i certificati a chiunque le presenterà o l' uno o l' altro recapito.

Per gli effetti di quanto sopra S. E. il signor Ministro del Commercio e Lavori Pubblici elegge il suo domicilio nella sua residenza, ed i signori conte di Villermont e Du Prè in Roma all' Hôtel de la Minerve, Piazza della Minerva.

Roma, li 10 Ottobre 1863.

Il Ministro
Firmato P. D. Cost. Baldini.

Accettato
Firmati { C. di Villermont. G. Du Prè.

TRIBUNALE CIVILE DI ROMA.

Turno Camerale.

Per

Sua Eccellenza il signor Generale de Cordova Amministratore delegato della Società generale delle strade ferrate romane.

Contro

La Rev. Camera Apostolica, e suo Ministero del Commercio e Lavori pubblici, e per essi l' Illustrissimo e Reverendissimo monsignor Giuseppe Vassalli Commissario della suddetta Rev. Camera Apostolica.

A dì dodici Novembre 1863.

Avanti di me Andrea Cecconi segretario e cancelliere della R. C. Apostolica ed in Cancelleria è comparso Sua Eccellenza il signor Generale Ferdinando de Cordova Amministratore delegato della Società generale delle Strade Ferrate Romane cognito al signor avvocato Carlo Valenziani a me noto, il quale signor Generale nella suddetta sua qualifica in sequela d' intimazione in detta sua rappresentanza a lui trasmessa dalla Rev. Camera Apostolica e suo Ministero de' Lavori pubblici il dì 14 Ottobre p. p. con cui si deduceva a sua notizia l' esibita per gli atti miei della concessione e del capitolato della ferrovia da Civitavecchia ad Orbetello data a favore dei signori conte di Villermont e Giuseppe Du Prè, come pure del sovrano rescritto che prefiggeva alla Società dal comparente signor Generale rappresentata il termine perentorio di giorni trenta ad emettere l' accettazione della prelazione per la detta concessione, ha dichiarato e dichiara che facendo uso della facoltà concessa con sovrano rescritto il giorno 22 Aprile 1856 comunicato alla Società delle ferrovie romane con ministeriale di-

spaccio del 23 dello stésso mese, intende di accettare come accetta in nome sempre, e vece della Società che rappresenta nel miglior modo di legge, ed in via di prelazione la concessione della ferrovia da Civitavecchia al confine Toscano presso Orbetello, ed il relativo capitolato degli oneri, quali atti furono esibiti li 14 Ottobre p. p. negli atti miei, facendo propri ed accollandosi tutti gli obblighi ai quali si erano sottoposti i signori di Villermont e Du Prè.

Tanto ha dichiarato e dichiara non solo in questo ma in ogni altro miglior modo ec.

Sopra le quali cose ec.

Atto fatto in Roma nella Cancelleria del suddetto Tribunale Civile di Roma Turno Camerale che premessa lettura è stato firmato dal Comparente signor Generale Ferdinando De Cordova, dal signor avvocato Carlo Valenziani per la cognizione del medesimo e da me Cancelliere ec.

FERDINANDO FERNANDEZ DE CORDOVA.
C. AVV. VALENZIANI per la cognizione di S. E.
il Generale DE CORDOVA.

Per il signor Andrea Cecconi segretario e Cancelliere della Rev. Camera Apostolica.

F. CIATTINI, Sostituto.

Registrato a Roma, li 13 Novembre 1863, volume 314. fog. 82, R. Cas. 8, ha pagato baiocchi 40.

Q. PIERATTI.

FERROVIE ITALIANE.

Titolo V della Legge del 20 Maggio 1865 sui lavori pubblici.

TITOLO V.

DELLE STRADE FERRATE.

CAPO I.

Disposizioni preliminari.

Art. 206. — Le strade ferrate sono pubbliche o private.

Sono pubbliche quelle destinate al servizio pubblico pel trasporto di persone, merci o cose qualunque.

Sono private quelle che un privato od una società costruisce esclusivamente per l'esercizio permanente o temporario di un commercio, di una industria, o di un uso qualunque suo proprio.

Art. 207. — Le ferrovie private si dividono in due categorie:

La prima comprende quelle che corrono esclusivamente su terreni appartenenti a chi le costruisce, senza intersecare od in alcun modo interessare alcuna proprietà pubblica o privata.

La seconda comprende quelle che toccano in qualsivoglia modo le proprietà altrui, le pubbliche vie di comunicazione, corsi d'acqua pubblici, abitati, ed ogni altro sito od opera pubblica.

La ingerenza del Ministero dei lavori pubblici, per la costruzione e l'esercizio delle strade della prima categoria, è limitata a quanto concerne la igiene e la sicurezza pubblica; per quelle di seconda categoria si estenderà inoltre alla preventiva approvazione dei piani esecutivi.

ART. 208. — Le proprietà private che dovranno intersecarsi colle ferrovie private della seconda categoria, saranno soggette alla servitù del passaggio coattivo, e coloro che costruiscono le dette strade ferrate dovranno adempiere gli obblighi tutti dalla legge imposti per l'acquisto della servitù coattiva di acquedotto.

ART. 209. — La costruzione e l'esercizio di una ferrovia pubblica non possono altrimenti venire concessi che per legge.

CAPO II.

Norme della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie.

ART. 210. — Le ferrovie pubbliche e le private della seconda categoria sono esercitate con forze animali o fisiche secondo il previsto nella rispettiva concessione.

È vietato di variare la specie di motore prevista, senza l'autorizzazione del Ministero.

ART. 211. — Le ferrovie pubbliche e le private della seconda categoria saranno separate dalle proprietà laterali con siepi vive, muri, od altra specie di chiusura stabile e permanente. Potrà solo farsi una eccezione per le ferrovie, o loro tratti, l'esercizio dei quali fosse esclusivamente fatto con forze animali.

Salva questa medesima eccezione, la separazione di una ferrovia pubblica da una strada ordinaria, che le corra in contatto, sarà fatta con un muro od altra parete stabile, equivalente, dell'altezza e delle forme da determinarsi negli atti di concessione.

ART. 212. — Le congiunzioni e le intersecazioni delle fer-

rovie private colle pubbliche, la loro immissione nelle strade pubbliche ordinarie, nelle piazze, negli abitati od altri siti pubblici, sarà fatta con tali disposizioni da non nuocere alla libertà, sicurezza e regolarità dei servizi ed usi pubblici relativi.

I veicoli delle Strade ferrate private non potranno nè avere ingresso, nè circolare sulle ferrovie pubbliche, e quelli delle ferrovie pubbliche non potranno avere ingresso, nè circolare sulle private, se la modalità di costruzione di esse strade e veicoli non lo consentano sotto il rispetto della sicurezza pubblica.

ART. 213. — Le ferrovie così private come pubbliche non esercíte esclusivamente con forze animali, se intersecheranno a raso strade ordinarie pubbliche o private, dovranno essere costantemente munite ai punti d'intersecazione, da ambo i lati, di cancelli od altro modo di chiusura, col quale si possa impedire il passaggio contemporaneo delle macchine e veicoli della strada ferrata e delle persone, bestie e veicoli della strada ordinaria.

Queste chiusure avranno in attiguità case cantoniere, o casotti di guardia, e i meccanismi necessari pel conveniente loro esercizio e custodia, ed il suolo della ferrovia sarà costituito nelle condizioni di forma e di stabilità convenienti, perchè il passaggio ordinario possa effettuarvisi con tutta facilità.

ART. 214. — Il numero delle traversate a raso sarà ridotto al minimo possibile, col portare, ove sia compatibile, coll'interesse pubblico, più strade ordinarie ad attraversare la ferrata nel medesimo punto e collo stabilimento degli opportuni cavalcavia e sottovia, ovunque le condizioni della località il rendano agevole.

ART. 215. — Le salite e le chine degli accessi tanto alle traversate a raso, quanto ai cavalcavia e sottovia, saranno regolate nella forma, nella disposizione planimetrica ed altimetrica, nella costituzione del suolo, ed in ogni altro accessorio riflettente alla permanente facilità e sicurezza del transito, in

relazione all'importanza ed allo stato delle comunicazioni a cui deggiono servire.

ART. 216. — Allo attraversamento dei corsi di acqua ed alla difesa dai danni che essi possono arrecare alle vie ferrate sarà provveduto con opere che abbiano le condizioni di maggiore stabilità, richieste dalla importanza di dette vie e dalla azione dei veicoli che le percorrono.

I ponti bisognevoli pel loro genere di costruzione di periodiche parziali rinnovazioni saranno combinati in modo che le medesime possano eseguirsi senza sospendere l'esercizio ordinario delle ferrovie pubbliche.

ART. 217. — Lungo le ferrovie, per provvedere alla vigilanza e alle cure di buona manutenzione e di sicuro esercizio, debbono erigersi casette per guardiani e cantonieri, proporzionate per numero e per ampiezza alla importanza del movimento di ciascuna linea, alle particolari sue condizioni ed alle circostanze locali.

ART. 218. — Una ferrovia pubblica deve essere provveduta dei mezzi necessari per assicurare la continuità del regolare e sicuro esercizio, e per eseguire le ordinarie riparazioni dei veicoli, macchine, attrezzi e meccanismi.

ART. 219. — Le ferrovie pubbliche fanno il servizio del paese che traversano col mezzo degli scali o stazioni, il numero ed ubicazione dei quali verrà determinato negli atti di concessione, avuti i debiti riguardi al servizio del pubblico.

L'ampiezza di dette stazioni, la natura, la grandezza e la disposizione dei loro fabbricati, opere e meccanismi diversi sono regolati dalla quantità, dalla natura e dalla importanza dei servizi che vi si debbono eseguire.

ART. 220. — Le pendenze ed i raggi delle curve delle ferrovie, così pubbliche come private, di seconda categoria, devono essere contenuti nei limiti che si richiedono per il sicuro e regolare esercizio della strada, coi motori che sarà proposto di applicare alla trazione dei convogli.

ART. 221. — La larghezza libera delle ferrovie, così pub-

bliche come private di seconda categoria, tra i cigli dei rilevati su cui si troveranno costituite, tra i margini dei fossi laterali di scolo, laddove saranno incassate sotto il terreno naturale, od a livello di questo, e tra i parapetti dei ponti e dei muri di sostegno, non sarà mai minore di quanto è necessario non solo pel libero passaggio dei veicoli, ma anche per la sicurezza del servizio di guardia e di manutenzione. L'intervallo fra i due binari nelle ferrovie a doppio binario dovrà sempre essere sufficiente pel libero scansamento dei convogli al loro incontro.

Art. 222. — Nei cavalcavia l'altezza della luce sarà regolata dall'altezza massima delle macchine e veicoli che debbono passarvi sotto; e tanto la larghezza della loro via, quanto le dimensioni della luce dei sottovia, saranno in giusta relazione colla importanza delle strade ordinarie a cui debbono servire, e colla natura di queste, secondo che saranno carreggiabili o soltanto praticabili a pedoni.

Nei sotterranei, l'altezza del vano dovrà di alcuni decimetri eccedere quella conveniente ai cavalcavia ed opportunamente aumentarsi, se saranno di lunghezza considerevole.

Art. 223. — Le scarpe degli sterri, e quelle dei rilevati, verranno regolate colla inclinazione conveniente alla natura del terreno, in modo da premunire la via contro ogni scoscendimento che la ingombri, o che privi l'armamento di stabile sostegno.

I tratti di ferrovia incassati od a livello, o poco più elevati delle campagne laterali, saranno fiancheggiati da fossi atti a procurarle un perfetto scolo delle acque.

Art. 224. — Il sistema di armamento che s'intenda adottare per una ferrovia pubblica, dovrà presentare la necessaria stabilità e resistenza, ed esser tale che i veicoli e macchine destinati a circolare nella detta ferrovia possano anche circolare nelle altre che da quella si diramano od a quella si congiungono.

Art. 225. — Le vie ferrate pubbliche sono opere di utilità

pubblica, e quindi sono a loro applicabili tutte le disposizioni delle leggi sulla espropriazione per causa di pubblica utilità.

In cosiffatta applicazione s' intenderanno far parte delle ferrovie i fossi laterali, i terreni da occuparsi colle siepi, muri od altre chiusure stabili qualunque, comprese le loro distanze legali dai fondi vicini, i terreni pure da occuparsi pei trasporti dei corsi di acqua, o di pubbliche o private comunicazioni, e per stabilimento di vie d' accesso; e finalmente i terreni necessari per la erezione delle stazioni, e per qualsivoglia altra fabbrica od opera stabile, destinata all' esercizio od alla conservazione delle dette ferrovie.

Art. 226. — Per la trasmissione dei dispacci e segnali necessari alla sicurezza e regolarità dell' esercizio dovranno su qualsivoglia ferrovia pubblica stabilirsi gli occorrenti uffizi ed apparati telegrafici.

Capo III.

Diritti ed obbligazioni di chi costruisce od esercita le ferrovie verso le proprietà ed opere pubbliche o private.

Art. 227. — Chi costruisce una ferrovia pubblica ha il diritto non solo di occupare permanentemente le proprietà private e pubbliche, necessarie per lo stabilimento della ferrovia medesima, con tutte le sue dipendenze ed accessorii, dichiarati all' art. 225, ma anche, mercè i giusti risarcimenti, quello della occupazione temporanea dei luoghi occorrenti, durante la esecuzione dei lavori di costruzione o di riparazione, per estrarne i materiali necessari a detti lavori, per farvi dei depositi di materiali od oggetti qualunque, per istabilirvi dei magazzini ed officine, per praticarvi dei passaggi provvisionali, così ad uso proprio, come ad uso del pubblico e dei privati, a cui i lavori medesimi avessero interrotte, o rese impraticabili le comunicazioni esistenti e per aprirvi dei canali di diversione delle

acque private o pubbliche, che coll'eseguimento delle opere recassero difficoltà od impedimento.

ART. 228. — Non sarà dovuto alcun compenso o risarcimento per le occupazioni permanenti, provvisionali o temporanee, degli alvei delle acque pubbliche, delle spiaggie lacuali o marittime, nè di qualuuque altro terreno improduttivo, appartenente allo Stato, salve però le reintegrazioni che potessero nei casi speciali essere necessarie per restituire a tali proprietà l'attitudine alla propria naturale destinazione, e salva la conservazione od il conveniente trasferimento delle servitù che potrebbero trovarvisi stabilite con legittimo titolo.

ART. 229. — Chi costruisce una strada ferrata pubblica ha obbligo di ristabilire in convenienti condizioni di comodità e sicurezza, a proprie spese, tutte le comunicazioni pubbliche e private, che dalle opere della sua impresa rimanessero interrotte.

Pari obbligo egli ha relativamente allo scolo ed al libero corso delle acque, i condotti delle quali o naturali, od artefatti rimanessero od interrotti od alterati dalle opere anzidette. E per tutto quanto non dipendesse da innovazioni, dopo la esecuzione di tali opere praticate dal fatto di altri, egli è tenuto a guarentire in ogni tempo la libertà, l'innocuità e la regolarità del corso ristabilito.

Al ristabilimento delle comunicazioni e dei corsi di acque di privata pertinenza gl'interessati potranno rinunziare, ma ciò dovrà risultare da formale dichiarazione.

Per le comunicazioni private, gravate di servitù pubblica, chi costruisce la strada ferrata ha unicamente l'obbligo di acquistare, a favore degli utenti, la servitù attiva di passaggio sul terreno necessario pel loro ristabilimento. Non potrà quindi costringere il proprietario a cederne la proprietà, quando egli non vi consenta.

A malgrado di qualsivoglia rinunzia degli interessati, non si potrà omettere di provvedere al corso delle acque, i condotti delle quali siano intersecati dalla via ferrata, quando dal loro

ristagno fosse per soffrirne nocumento la pubblica igiene, o per restarne compromessa l'immunità delle proprietà e dei diritti dei terzi.

ART. 230. — Le opere di arte costrutte nel corpo di una ferrovia pubblica, per la conservazione e ristabilimento dei corsi d'acqua, e delle comunicazioni, tanto di pubblica che di privata pertinenza, dovranno essere mantenute da chi ha l'onere della manutenzione di essa ferrovia.

Quanto a quelle costrutte fuori del corpo della ferrovia, ed indipendenti dalla sussistenza e dalla buona conservazione di questa, potrà chi ha l'onere anzidetto, mediante speciale convenzione colle pubbliche Amministrazioni o coi privati interessati, esonerarsi dall'obbligo di loro manutenzione.

Nel caso che le dette opere esteriori vengano costruite in sostituzione di altre preesistenti, chi costruisce la strada ferrata avrà a suo carico le spese di loro costruzione, ma dopo il collaudo e la consegna a chi di ragione avrà diritto alla totale esenzione dall'obbligo della manutenzione, a meno che questa non riuscisse più gravosa di prima, nel qual caso egli sarà tenuto ad un giusto compenso.

ART. 231. — Quando per nuova costruzione o per trasporto ordinato od autorizzato dal Governo una strada ordinaria nazionale, provinciale o comunale, un canale o un condotto d'acqua dovessero attraversare una ferrovia pubblica che prima non intersecavano, od attraversarla in punto diverso da quello in cui la intersecavano precedentemente, chi ha costrutto od esercita la strada ferrata non potrà opporvisi, purchè lo attraversamento non nuoccia alla regolarità e sicurezza dell'esercizio.

Se l'attraversamento fosse cagione di maggiori spese per l'esercizio, manutenzione e custodia della ferrovia, chi l'ha costrutta o la esercita avrà diritto a giusto compenso.

Egli avrà in ogni caso il diritto di costrurre, mantenere e custodire l'attraversamento a propria cura e spese mediante il dovuto rimborso.

ART. 232. — Le opere che servono all'attraversamento dei corsi d'acqua, od a difendere le ferrovie pubbliche e le private della seconda categoria, dovranno essere innocue al buon regime dei corsi medesimi, alle proprietà laterali, alle derivazioni, alla navigazione ed alle fluitazioni.

CAPO IV.

Servitù legali delle ferrovie pubbliche e delle proprietà coerenti.

ART. 233. — Le disposizioni della presente legge, concernenti la conservazione del suolo delle strade ordinarie nazionali, provinciali e comunali, e delle loro dipendenze, sono applicabili alle strade ferrate pubbliche e loro dipendenze ed accessorii.

ART. 234. — Le proprietà laterali alle strade ferrate pubbliche sono soggette a tutte le servitù e pesi imposti dalla presente legge alle proprietà coerenti alle strade ordinarie nazionali, provinciali e comunali, colle modificazioni risultanti dagli articoli seguenti.

ART. 235. — È proibito a chiunque costrurre muri, case, capanne, tettoie od altro qualsivoglia edifizio, e di allevare piante a distanza minore di metri sei dalla linea della più vicina ruotaia di una strada ferrata, la quale misura dovrà, occorrendo, aumentarsi in guisa che le anzidette costruzioni non riescano mai a minore distanza di metri due dal ciglio degli sterri, o dal piede dei rilevati.

Tali distanze potranno essere diminuite di un metro per le siepi, muricciuoli di cinta o steccati di altezza non maggiore di metri 1,50.

Chi costruisce od esercita la strada ferrata è in diritto di richiedere che siano accresciute le dette distanze a misura conveniente per rendere libera la visuale alla portata necessaria per la sicurezza della locomozione al lato convesso dei tratti curvilinei.

Art. 236. — Laddove le strade ferrate sono in rilevato non minore di tre metri, i proprietari dei beni laterali non potranno praticare alcun scavamento a distanza minore di tre metri dal piede del rilevato medesimo.

Art. 237. — È proibito a chiunque di costrurre a distanza minore di venti metri dalla più vicina ruotaia di una strada ferrata, la quale si eserciti con macchine a fuoco, delle case o capanne in legno od in paglia, o con copertura di legno o di paglia, o di fare cumuli di qualsivoglia materia combustibile.

Tale divieto non deve però intendersi esteso ai depositi temporanei dei prodotti del suolo che si fanno al tempo del raccolto.

Art. 238. — I depositi di pietre o di qualunque altro materiale incombustibile nei terreni laterali ad una ferrovia, quando si elevino al di sopra del livello delle ruotaie, dovranno essere tenuti alla distanza prescritta dall'art. 235.

Art. 239. — Quando la sicurezza pubblica, la conservazione delle ferrovie e le particolari circostanze locali lo consentano, con decreto ministeriale, sentito il parere del Consiglio dei lavori pubblici, potranno essere autorizzate delle riduzioni alle distanze prescritte agli articoli precedenti.

In tali casi però, se si tratta di ferrovie non esercitate dallo Stato, dovranno sempre intendersi le osservazioni dei concessionari dell'esercizio.

Art. 240. — Se all'epoca dello stabilimento di una strada ferrata esisteranno nelle proprietà laterali, a distanze minori di quelle prescritte dagli articoli precedenti, degli edifizi, capanne, piantamenti, siepi, steccati, muricciuoli di cinta, cumuli di materie qualunque o scavamenti, i proprietari potranno venire obbligati ad abbatterli o toglierli, od a colmarli, quando ciò sia riconosciuto necessario per la sicurezza pubblica e per la conservazione e regolarità dell'esercizio delle strade.

In siffatto caso, ove non risulti che l'esistenza degli anzidetti oggetti abbia cominciato dopo che la linea della ferrovia era stata fatta conoscere al pubblico o con piani esecutivi

definitivamente approvati, o con visibili tracciamenti definitivi sul terreno, sarà dovuta ai proprietari una competente indennità da determinarsi nel modo prescritto dalla legge sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica.

I fabbricati e gli scavamenti pei quali non risulti necessario l'abbattimento od il riempimento, potranno essere mantenuti nello stato in cui si trovano, e potranno farvisi quelle innovazioni soltanto che non tolgano loro la riconosciuta innocuità.

Art. 241. — Per l'esecuzione delle disposizioni dell'articolo precedente chi costruisce la ferrovia dovrà, entro il termine non maggiore di un mese dalla data della pubblicazione dei piani definitivi, procedere a regolari descrizioni degli oggetti in esso articolo contemplati.

Capo V.

Delle concessioni delle ferrovie all' industria privata.

Art. 242. — Chiunque vorrà ottenere il permesso di fare sul terreno gli studi di un progetto di ferrovia pubblica, dovrà rivolgersi al Ministero dei lavori pubblici con apposita domanda, che sarà accompagnata da un piano od abbozzo di massima della linea, sulla quale intende di fare i detti studi, ed indicherà il tempo entro il quale egli si propone di cominciarli e compierli.

Art. 243. — Il permesso di cui all'articolo precedente non conferisce al postulante nè un diritto di prelazione, nè alcun'altra ragione esclusiva per il conseguimento della concessione, ma solo la facoltà di eseguire nelle proprietà private e pubbliche, osservando il disposto della legge, gli studi e le operazioni geodetiche, necessarie alla compilazione del progetto. Il permesso potrà venire accordato contemporaneamente per la medesima linea a più postulanti, e s'intenderà estinto alla scadenza del tempo per cui fu concesso.

Art. 244. — Le domande di concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia pubblica dovranno essere accompagnate da una dimostrazione della sua pubblica utilità, dall'indicazione del modo col quale s'intenda provvedere alle occorrenti spese, del calcolo presuntivo dell'importare di sua costruzione e primo stabilimento, e finalmente da quei piani, profili e disegni che sono necessari per poter pronunziare giudizio sulla regolarità tecnica del progetto, e sul grado di esattezza del calcolo suddetto.

Il Ministero, secondo le circostanze, potrà anche richiedere dai postulanti la presentazione del calcolo presuntivo del costo dell'esercizio della ferrovia e quello del suo prodotto lordo, colla esibizione degli elementi statistici su cui questo sarà fondato.

Art. 245. — Le domande suddette sono subordinate al preventivo esame e parere del Consiglio dei lavori pubblici per la parte tecnica, e del Consiglio di Stato per la parte giuridica ed amministrativa.

Art. 246. — L'atto di concessione sarà basato sopra un capitolato o preventivamente approvato per legge, o stipulato dal Ministero per promuovere la sanzione legislativa della concessione.

Art. 247. — Alla stipulazione dell'atto di concessione il concessionario dovrà dare una primordiale cauzione per assicurare che entro il termine da fissarsi nell'atto medesimo egli farà il deposito definitivo, che gli verrà nell'atto stesso prescritto a guarentigia dell'adempimento dell'assunta impresa.

Tale deposito definitivo sarà restituito a rate di mano in mano che procederanno i lavori di costruzione, salvo un'ultima rata che verrà ritenuta fin dopo la collaudazione finale dell'opera.

Art. 248. — Le concessioni delle ferrovie pubbliche si fanno per un tempo determinato dagli atti delle medesime, alla scadenza del quale, o pel fatto solo di essa scadenza lo Stato sottentrerà ai concessionari nell'esercizio di tutti gli utili e pro-

dotti degli stabili od opere costituenti le ferrovie concesse e le loro dipendenze.

Dovranno all' anzidetta scadenza i concessionari consegnare al Governo in buono stato la strada ferrata, le opere componenti la medesima e le sue dipendenze, quali sono l' armamento della via, le stazioni con le fabbriche tutte che vi sono comprese, le rimesse, i magazzini, le officine, le tettoie ed i rilevati di caricamento e scaricamento, le case e casotti di guardia, gli uffizi delle esazioni, le macchine fisse ed in generale qualunque altro immobile che non abbia per destinazione distinta e speciale il servizio dei trasporti.

Se durante quel numero di anni anteriori alla scadenza delle concessioni che sarà stabilito negli atti delle medesime, i concessionari non si porranno in grado di ridurre la loro ferrovia nella buona condizione nella quale debbe essere consegnata al Governo, questo sarà in diritto di sequestrarne i prodotti e di valersene per far eseguire d' ufficio i lavori che rimanessero imperfetti.

ART. 249. — Alla scadenza delle concessioni i concessionari conserveranno però oltre le azioni reali, la proprietà degli oggetti mobili, come macchine di locomozione, carrozze e carri per trasporti, mobilie delle stazioni e fabbricati annessi, attrezzi ed utensili, materiali, combustibili e provviste di ogni genere.

Gli atti di concessione stabiliranno in ogni caso particolare se, mediante pagamento del giusto valore, i concessionari siano in diritto di esigere che lo Stato ne faccia acquisto, o questo in diritto di pretendere dai concessionari la cessione, ed i modi ed i limiti dell'esercizio di tali diritti.

ART. 250. — Se alla scadenza del termine accordato dagli atti di concessione per l'incominciamento dei lavori di costruzione delle ferrovie pubbliche, e dopo una formale ingiunzione fatta intimare dal Ministero dei lavori pubblici almeno un mese prima ai concessionari, questi non si fossero messi in grado di cominciare e continuare i detti lavori, perderanno la metà della somma di cui avessero fatto materiale deposito o

per cui avessero prestato cauzione a termini dell'art. 247, la quale metà sarà devoluta al Governo, a meno che non facessero legalmente constare d'impedimenti provenuti da forza maggiore ed indipendenti dal fatto proprio.

Se il detto deposito definitivo non fosse stato fatto, o la cauzione prestata nel termine di tempo prescritto, i concessionari perderanno l'importare della intiera cauzione primordiale prestata alla stipulazione dell'atto di concessione.

ART. 251. — Se alla scadenza del termine fissato dagli atti medesimi pel compimento ed apertura al permanente e regolare esercizio delle linee concesse, i concessionari non avranno dato piena esecuzione alle contratte obbligazioni, senza aver fatto legalmente constare d'impedimenti di forza maggiore del tutto indipendenti dal fatto proprio, incorreranno di pien diritto e senza che occorra alcuna costituzione in mora nella decadenza della concessione e nella perdita della intiera cauzione definitiva. (V. art. 253.)

ART. 252. — Nel detto caso il Governo provvederà alla continuazione ed ultimazione delle opere tutte rimaste imperfette, ed all'esecuzione di tutte le altre obbligazioni contratte dai concessionari, col mezzo d'un'asta pubblica da aprirsi sulle basi dei capitolati annessi agli atti di concessione, e per riguardo alle opere o parti di opere già eseguite, ai materiali utili provvisti, ai terreni acquistati ed ai tronchi di strada che si trovassero già posti in esercizio, sul prezzo di stima che verrà determinato da arbitri inappellabili, due dei quali da nominarsi uno da ciascuna delle parti ed il terzo, in caso di disaccordo, dal tribunale di commercio.

ART. 253. — Le concessioni saranno deliberate a chi, oltre ad assumersi tutte le obbligazioni dei concessionari decaduti, i quali in ogni caso non potranno mai essere deliberatari, ed al prestare tutte le necessarie guarentigie d'idoneità e responsabilità, avrà offerto un maggiore aumento sul detto prezzo di stima.

Il prezzo del deliberamento sarà nel termine che verrà sta-

bilito dagli atti d'incanto, corrisposto dai nuovi concessionari decaduti, prelevatone però prima ciò che sarà dovuto allo Stato in rimborso di quella parte della cauzione definitiva che fosse già stata restituita.

ART. 254. Se il primo incanto andasse deserto, si dovrà, dentro termine non minore di due mesi, procedere ad un secondo, il quale potrà essere aperto con ribasso non maggiore di un quarto sul primitivo prezzo di stima delle opere eseguite, dei terreni acquistati e dei materiali provvisti.

Quando riesca infruttuoso anche il secondo incanto, i concessionari saranno definitivamente decaduti da tutti i diritti della concessione; le porzioni di strada già eseguite che si trovassero in esercizio cadranno immediatamente in proprietà assoluta dello Stato, il quale sarà libero di conservarle o di abbandonarle, come altresì di continuare o no i lavori ineseguiti; nè in qualsivoglia caso avrà altra obbligazione che quella di corrispondere ai concessionari un correspettivo eguale al prezzo delle opere eseguite e delle provviste fatte, stimate indipendentemente dalla loro destinazione allo stabilimento od esercizio della strada ferrata, a giudizio degli arbitri inappellabili sovra mentovati.

ART. 255. — Se, compiuta ed aperta al pubblico una strada ferrata concessa all'industria privata, l'esercizio di essa venga ad interrompersi su tutta o su una parte della linea, senza che il concessionario vi provveda immediatamente, o se l'esercizio medesimo venga eseguito con gravi e ripetute irregolarità, l'Amministrazione superiore prenderà, a spese e rischio di esso concessionario, le misure per assicurare provvisionalmente il ristabilimento, la regolarità e la sicurezza del servizio pubblico, e prefiggerà un termine perentorio dentro il quale debba il detto concessionario eseguire tutto il necessario pel ristabilimento del servizio definitivo.

Scaduto questo termine, il concessionario che non abbia soddisfatto alle intimategli ingiunzioni, senza che possa far constare d'impedimenti provenienti da forza maggiore ed indi-

pendenti dal fatto proprio, decadrà dalla concessione, e sarà provveduto nel modo prescritto ai quattro articoli precedenti.

Il rimborso delle spese che il Governo avrà anticipato per effetto del presente articolo sarà riscosso colle forme e coi privilegi delle imposte prediali.

ART. 256. — Le proroghe all' incominciamento dei lavori di costruzione delle ferrovie, alla loro ultimazione ed al ristabilimento dell' interrotto esercizio a cui potranno avere diritto i concessionari nei casi legalmente accertati di forza maggiore e dal fatto loro indipendenti, saranno determinate dal Ministero dei lavori pubblici con prefiggimento di termini, l' osservanza dei quali sarà pei concessionari obbligatoria come di quelli prefissi dagli atti di concessione.

In ogni circostanza in cui fossero per invocare il caso di forza maggiore onde evitare le comminate penalità, saranno i concessionari in obbligo di notificare al Ministero dei lavori pubblici gli avvenimenti o le cause qualunque che avessero impedito l' adempimento delle stipulate condizioni, e ciò dentro il termine più breve possibile e tale da permettere quelle verificazioni che possono venire giudicate necessarie per provarne la realtà e valutare la portata delle loro conseguenze. In difetto i concessionari saranno considerati come decaduti di pien diritto da ogni azione per siffatto riguardo.

ART. 257. — Quando nulla sia espressamente stabilito in contrario negli atti di concessione, potrà il Ministero dei lavori pubblici, per ragione d' interesse pubblico, permettere ad un concessionario, sotto quelle condizioni che troverà conveniente di prescrivere, di aprire anteriormente all' intiera linea l' esercizio di parziali tronchi, come potrà permettere l' apertura di essi tronchi, o dell' intiera linea all' esercizio libero per ogni genere di trasporti, o limitato a qualche solo genere particolare, quando i lavori di costruzione non siano peranco pienamente ultimati, ma portati a segno da potersi esso esercizio effettuare con piena sicurezza.

ART. 258. — Compiuta perfettamente tutta la linea o linee

comprese in una concessione, il Ministero dei lavori pubblici farà procedere alla loro generale collaudazione col mezzo di una Commissione o di un uffiziale da lui delegato, in contraddittorio del concessionario o suoi legittimi rappresentanti, e con intervento del commissario del Governo che ne avrà sopravvegliato la costruzione.

La collaudazione si riferirà a tutte le opere costituenti il corpo della ferrovia o ferrovie, all'armamento di queste, alle case di guardia, alle stazioni, loro fabbricati e accessorii ed al materiale fisso.

Essa avrà per oggetto di riconoscere se nella costruzione si siano osservate le disposizioni della presente legge e del capitolato annesso all'atto di concessione, massimamente per tutto quanto concerne alla guarentigia della sicurezza pubblica ed alla regolarità, perfezione e permanenza del servizio.

Se dai delegati per la collaudazione si riscontreranno mancanze nelle opere eseguite, oppure inosservanze delle anzidette disposizioni, sarà tosto ingiunto al concessionario di porvi riparo; ed ove egli non si prestasse compiutamente, potrà l'Amministrazione superiore supplirvi d'uffizio, prevalendosi all'uopo di quella parte della cauzione che ancora detenesse, e in caso d'insufficienza compensandosi sui primi prodotti dell'esercizio della ferrovia.

Art. 259. — Dopo il totale compimento dei lavori di costruzione di una ferrovia pubblica e la loro collaudazione definitiva, il concessionario dovrà far eseguire a sue spese una delimitazione del suolo di proprietà della ferrovia medesima, e la formazione, in contradittorio dei commissari del Governo, ed in quella scala che sarà prescritta, di un piano catastale della ferrovia e delle sue dipendenze, oltre ad un quadro definitivo delle stazioni e fabbricati attinenti, e di tutte le altre opere di arte che saranno state costrutte in virtù della sua concessione.

Un originale del processo verbale di delimitazione, del piano catastale e del quadro descrittivo sovra indicato sarà rimesso al Ministero dei lavori pubblici.

Art. 260. — I concessionari dovranno mantenere le loro strade ferrate colle respettive dipendenze costantemente in buono stato in modo tale che la circolazione possa sempre esservi effettuata con facilità e sicurezza. In difetto vi sarà provveduto d'uffizio, previa regolare ingiunzione, a maggiori spese dei concessionari medesimi.

Le anticipazioni di spese che in siffatto caso occorresse di fare, saranno rimborsate sopra note da rendersi esecutorie dai prefetti delle provincie attraversate dalle ferrovie.

Art. 261. — Se una concessione sarà stata accordata sulla presentazione di piani, profili e disegni di semplice massima, il concessionario prima dell'esecuzione dovrà presentare all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici i necessari piani e profili circostanziati coi disegni speciali esecutivi delle principali opere d'arte, quali sono i ponti e sifoni di mole od apertura più considerevole, i cavalcavia e sottovia ed i fabbricati delle stazioni, ed oltre a ciò i moduli delle traversate a raso, delle case cantoniere, dei minori ponticelli, acquedotti e sifoni, dei materiali di armamento, e quando venissero richiesti, anche quelli degli oggetti di materiale fisso e di materiale mobile per l'esercizio.

Al Ministero dei lavori pubblici verrà sempre rimessa per proprio uso dal concessionario, una copia autentica di tutti i piani, profili ed altri disegni approvati.

Art. 262. — Nell'esame dei progetti definitivi e dei piani esecutivi delle principali opere d'arte sarà in facoltà del Ministero dei lavori pubblici di farvi introdurre quelle modificazioni, che, sentito il concessionario nelle sue osservazioni, giudicasse necessarie nell'interesse del servizio pubblico. Il concessionario non potrà scostarsi, senza speciale autorizzazione, dai piani esecutivi definitivamente approvati, sotto pena del rifacimento delle opere.

Sarà però tanto al Ministero facoltativo di ordinare, quanto al concessionario di proporre, anche durante l'eseguimento dei lavori, quelle modificazioni dei progetti approvati che fossero per giudicarsi necessarie od utili, ma il concessionario non

potrà venire obbligato ad eseguire una modificazione che fosse per cagionarli notabili maggiori spese di costruzione o di esercizio, quando avesse per solo scopo una maggiore tecnica regolarità delle opere senza comprovata necessità.

ART. 263. — I concessionari non potranno intraprendere i lavori approvati per la costruzione di cavalcavia o di sottovia, pel trasporto di strade pubbliche o gravate di servitù pubblica, per la costruzione di ponti od altre opere qualunque sui fiumi e sui canali navigabili od atti alle fluttuazioni, se prima il prefetto della provincia, inteso il parere dell'ingegnere capo, non acconsenta all'eseguimento delle indicate opere.

Durante la loro esecuzione i concessionari dovranno prendere tutte le misure e sopportare tutte le spese necessarie, acciocchè nè il servizio della navigazione o dei trasporti a galla, nè il pubblico passaggio provino interruzione od incaglio.

A tale effetto, a cura e spese dei concessionari, all'intersecazione delle strade pubbliche o gravate di pubblica servitù, ove ciò venga giudicato necessario, saranno costrutte strade ed altre opere provvisionali, nè potranno le comunicazioni esistenti venire interrotte se prima per parte del suddetto ingegnere capo l'indoneità e sufficienza dei suddetti lavori provvisionali non sarà stata accertata.

Un termine perentorio sarà assegnato ai concessionari per compiere le opere stabili che facciano cessare lo stato provvisorio delle comunicazioni.

Le comunicazioni definitive prima di essere aperte al pubblico dovranno essere collaudate dall'ingegnere capo.

ART. 264. — Sono parimente obbligati i concessionari, durante l'eseguimento dei lavori di costruzione delle ferrovie, a provvedere, acciocchè non rimangano interrotte nè le private comunicazioni, nè i corsi d'acque pure private, a meno che non provino di esservi stati autorizzati da particolari convenzioni.

ART. 265. — Tutti i lavori ed opere d'arte d'una strada ferrata pubblica e sue dipendenze dovranno venire eseguite

secondo i migliori sistemi e precetti dell' arte, con solidità proporzionata all' uso a cui sono destinati, e con materiali scelti fra i migliori che sogliono impiegarsi nelle opere pubbliche delle località da essa strada attraversate, o delle località vicine.

Il sistema proposto per l' armamento della ferrovia e per ogni sorta di materiale fisso, serviente al suo esercizio, dovrà essere conforme a quelli generalmente adottati, e con buon successo praticati. Potrà essere ammesso sia all' atto di concessione, sia in seguito un sistema diverso, quando sia dimostrato che riunisca tutti i voluti requisiti di permanente stabilità.

ART. 266. — Le stazioni dovranno essere provviste di tutte le fabbriche e stabilimenti accessorii richiesti dalla prontezza del servizio e regolarità, e corredate dei necessari binari di percorso, di recesso e di deposito.

Gli sviatoi, le piatteforme e gli altri meccanismi fissi o mobili, servienti a far passare i veicoli e le macchine dall' uno all' altro binario, saranno stabiliti secondo un sistema approvato, nel numero e nella posizione convenienti all' ufficio cui deggiono compiere.

A seconda della natura e della quantità dei servizi che avranno a farvisi, le stazioni dovranno essere provviste di stadere fisse e mobili, di macchine fisse e mobili per elevare e trasportar pesi, di pozzi o condotti d' acqua occorrenti cogli opportuni serbatoi, colonne idrauliche e macchine elevatrici, e finalmente di meccanismi fissi o mobili pei segnali indicativi della libertà dell' ingresso nelle stazioni medesime.

L' ampiezza delle sale di aspetto sarà proporzionata al concorso dei viaggiatori, e il loro arredo sarà conveniente alle classi cui vengono destinate.

Non dovranno mancarvi latrine ad uso pubblico, decenti ed opportunamente collocate.

Nelle stazioni ed in ogni loro accessorio sarà in ogni tempo facoltativo alla superiore Amministrazione di ordinare quelle ampliazioni, aggiunte o variazioni che l' esperienza facesse ravvisare necessarie nell' interesse pubblico.

Art. 267. — Sulla palificazione del telegrafo elettro-magnetico che i concessionari sono obbligati a stabilire per servizio delle loro ferrovie sarà riservata al Governo la facoltà in ogni tempo di collocare e di esercitare, però a tutte sue spese, altri fili per la trasmissione de' suoi dispacci ufficiali e pel servizio dei privati.

Art. 268. — Il concessionario di una strada ferrata è obbligato ad essere sempre provvisto di ogni genere di materiale mobile, necessario per un completo servizio, e così di veicoli per il trasporto dei viaggiatori, animali, merci e materiali, di locomotive a vapore, o di ogni altro valido corredo di mezzi con cui fosse autorizzata la locomozione.

I concessionari dovranno nei loro progetti determinare le quantità, le specie e le forme normali di questi materiali e mezzi di trasporto, in proporzione dell'estensione delle linee concesse e della presunta quantità e natura del movimento, e far conoscere tale determinazione al Ministero dei lavori pubblici, il quale potrà ordinarvi quelle aggiunte o variazioni, che, sentite le osservazioni de' concessionari, giudicherà convenienti nell' interesse di un regolare e lodevole servizio pubblico, tanto all' epoca dell' apertura dell' esercizio delle ferrovie, quanto nel progresso di esso esercizio.

Ogni sorta di materiale avente per ispeciale destinazione il servizio dei trasporti dovrà essere della migliore qualità, e costrutto secondo modelli di provata bontà. L'amministrazione superiore, tanto prima quanto durante l'impiego, sarà in facoltà di sottoporlo a quelle ricognizioni ed esperimenti che giudicherà convenienti nell'interesse della regolarità e sicurezza del servizio pubblico, e potrà prescrivere che venga posto fuori d'esercizio ogniqualvolta ne giudichi l'uso sconveniente e pericoloso.

Art. 269. — Il concessionario di una ferrovia pubblica ha il privilegio esclusivo di qualsivoglia altra concessione di ferrovia parimente pubblica che congiunga due punti della sua linea, o che le corra lateralmente entro quel limite di distanza che verrà determinato nell' atto di concessione.

Art. 270. — Resterà però in facoltà dell'Amministrazione dello Stato, ove nulla sia statuito in contrario nell'atto di concessione, di costrurre ed esercitare essa stessa ferrovie che dalle concesse si diramino o le intersechino o ne costituiscano un prolungamento, e di accordarne ad altri la concessione, salva la preferenza al primo concessionario a parità di condizioni.

L'uso che l'Amministrazione dello Stato facesse di questa facoltà non conferisce al primo concessionario il diritto ad indennità o compenso di sorta, purchè non gli cagioni danno alcuno od incaglio all'esercizio.

I rapporti che occorresse di stabilire tra il concessionario primitivo e la detta Amministrazione, o nuovi concessionari, faranno oggetto di convenzioni da stipularsi in via amichevole per tutto quanto può concernere ad un regolare e completo servizio cumulativo. In caso di divergenza la decisione verrà rimessa a giudizio di arbitri.

Art. 271. — Ogni concessionario di ferrovie pubbliche ha l'obbligo di eseguire costantemente con diligenza, esattezza e prontezza, e senza concedere preferenza a chicchessia, il trasporto dei viaggiatori, del bestiame, delle derrate, mercanzie e materie d'ogni natura che gli saranno consegnate, colle sole eccezioni stabilite per alcuni oggetti speciali dagli atti di concessione, o dai decreti reali che emaneranno in esecuzione della presente legge.

Salvo una speciale autorizzazione del Ministero dei lavori pubblici, la quale sarà sempre rivocabile, e salvo il caso di impossibilità dipendente da avvenimenti impreveduti o difficilmente prevedibili, ogni convoglio ordinario di viaggiatori dovrà sempre essere provvisto di un numero di vetture sufficiente pel trasporto delle persone che si presenteranno agli uffici delle stazioni.

Art. 272. — In forza della loro concessione, e sotto condizione dell'esatta osservanza delle obbligazioni portate dagli atti relativi, e delle prescrizioni della presente legge, i concessionari delle ferrovie pubbliche sono autorizzati per tutto il periodo

di durata del loro privilegio, a riscuotere sia sulle intiere linee concesse, sia su tronchi parziali, le tasse di trasporto ed altre, in base delle tariffe stabilite negli atti di concessione.

L' applicazione delle tariffe sarà sempre fatta colle norme speciali fissate negli atti suddetti, od in difetto con quelle che verranno stabilite dal regolamento da emanarsi per decreto reale in esecuzione della presente legge.

I prezzi delle tariffe sono considerati come prezzi massimi. I concessionari, tranne i casi contemplati all' Art. 276, hanno facoltà di ribassarli, come pure di far discendere un oggetto portato in una classe di prezzo superiore ad una di prezzo inferiore. Ma è loro vietato ogni aumento di detti prezzi, come altresì di rialzare di classe alcun oggetto senza l' autorizzazione del Governo.

Art. 273. — Le tariffe primitive e i regolamenti che le concernono, non meno che le successive variazioni loro, dovranno essere fatte note al pubblico e tenersi esposte continuamente nelle stazioni in luogo in cui possano essere facilmente vedute da chiunque vi abbia interesse.

Art. 274. — Non potranno dai concessionari essere accordati con convenzioni speciali ribassi di tariffa od altre facilitazioni ad alcuni spedizionieri od appaltatori di trasporti per terra o per acqua che non siano in egual misura concesse a tutti gli spedizionieri od appaltatori del medesimo genere di trasporti che ne facessero richiesta, e che offrissero alle ferrovie eguali vantaggi e si trovassero in pari circostanze. Le dette convenzioni dovranno essere notificate alla superiore Amministrazione nell' atto della loro stipulazione.

Art. 275. — Le spese accessorie che non fossero contemplate nelle tariffe di cui agli articoli precedenti, saranno sempre fissate con regolamento speciale da sottoporsi all' approvazione del Ministero dei lavori pubblici, e da mettersi a notizia del pubblico, come è prescritto per le tariffe all' Art. 273.

Quanto ai rialzi o ribassi ed alle convenzioni speciali relative a queste spese, valgono le disposizioni dei due articoli precedenti.

ART. 276. — Nei casi in cui il Governo avesse coi concessionari di ferrovie pubbliche pattuito od assicurazioni d'interesse o compartecipazione negli utili, le facilitazioni e ribassi di tariffa, di cui ai tre articoli precedenti, non potranno senza il suo consenso accordarsi.

ART. 277. — Le contravvenzioni ai quattro articoli precedenti saranno punite colle pene dal Codice penale comminate a chi con mezzi dolosi cagiona alterazione nei prezzi al disopra o al disotto di quanto sarebbe determinato dalla naturale e libera concorrenza.

ART. 278. — Il servizio di posta per le lettere tutte e pei dispacci del Governo sarà fatto gratuitamente dai concessionari nel modo che verrà stabilito negli atti di concessione.

Pari trasporto gratuito nelle vetture di qualsivoglia classe a scelta del Governo sarà accordato agli agenti delle dogane, agli ufficiali del telegrafo, ai commissari governativi, agli ingegneri ed agli altri funzionari incaricati di visite o di ricognizioni relative al servizio delle linee concesse.

ART. 279. — I concessionari delle ferrovie pubbliche sono pure obbligati a trasportare a prezzi ridotti, come verrà fissato negli atti di concessione, i sali, tabacchi ed altri generi di privativa demaniale; così pure i militari con armi e bagaglio, i doganieri ed i marinai della regia marina, sia che viaggino isolatamente muniti di regolare foglio di via, sia che viaggino in corpo; i prigionieri colla forza armata che loro serve di scorta, e finalmente quegli indigenti a cui tale riduzione fosse accordata sulle ferrovie esercitate dallo Stato dai vigenti regolamenti.

Le vetture cellulari di proprietà del Governo, nelle quali si trasportano i prigionieri, godranno del trasporto gratuito, così nell'andata come nel ritorno, e verranno trasportate coi convogli ordinari a seconda delle richieste dell'Amministrazione.

ART. 280. — Ogniqualvolta il Governo abbia bisogno di spedire truppe o materiale militare di qualunque genere ad un punto qualsiasi di una ferrovia pubblica, il concessionario della medesima sarà tenuto a metter tosto a di lui disposizione, ed

ai prezzi stabiliti dall' atto di concessione, tutti i mezzi di trasporto che gli verranno richiesti, quand' anche la richiesta si estendesse alla totalità di quelli di cui egli può disporre per l' esercizio della sua linea.

Pel materiale di trasporto pericoloso il concessionario potrà esigere che la spedizione sia fatta colle necessarie cautele a carico del Governo.

Art. 281. — I concessionari delle ferrovie pubbliche debbono provvedere a tutti i casi e sottostare a tutti gli eventi così ordinari come straordinari, senza potersi esimere dagli obblighi contratti in forza della loro concessione e senza acquistar diritto a speciali compensi che non fossero espressamente pattuiti negli atti di concessione.

Se per misura d' ordine pubblico o per la difesa dello Stato, il Governo ordinasse la temporanea sospensione dell' esercizio, o facesse in modo qualunque interrompere una ferrovia, sarebbe da esso sopportata la spesa dei lavori della interruzione e quella del completo regolare ristabilimento, cessate le cause della sospensione, senza che i concessionari potessero pretendere a maggiore risarcimento di sofferti danni.

Art. 282. — L' Amministrazione superiore è in diritto di fissare, sentiti i concessionari, gli orari delle corse delle ferrovie pubbliche in modo da conciliarne gl' interessi, e da ottenere quel bene ordinato sistema di velocità nelle dette corse, tanto pei convogli ordinari o celeri di viaggiatori, quanto per quelli delle merci, che meglio soddisfaccia ai bisogni del servizio ed alle esigenze della pubblica sicurezza.

Il Governo ha pure facoltà d' ordinare un servizio cumulativo sulle linee ferroviarie dipendenti da diverse Società, a condizioni da concertarsi fra le medesime. In caso di dissenso, le questioni relative saranno regolate da arbitri.

Quando il numero delle corse ordinarie giornaliere d' una ferrovia pubblica non sia già fissato e reso obbligatorio dagli atti di concessione, dovrà venire prestabilito dal concessionario; ma tanto il primitivo numero delle corse quanto le variazioni che ad ogni tempo gl' interessi del concessionario medesimo

richiedessero di apportarvi, saranno sempre tali da provvedere a quel servizio pubblico che l'accordata concessione ebbe per iscopo; e sotto questo riguardo anderanno soggette alla preventiva approvazione del Ministero dei lavori pubblici. Tanto le corse quanto i loro orari dovranno essere in tempo congruo notificati con regolare pubblicazione.

I concessionari delle ferrovie pubbliche sono autorizzati a stabilire sulle loro linee, o sopra una parte delle medesime, delle corse speciali o straordinarie, sia eventualmente, sia per giorni o per tempi fissi determinati, mediante partecipazione in tempo congruo alla superiore Amministrazione.

Sono eccettuati da questa disposizione i casi impreveduti o di assoluta urgenza, nei quali le corse speciali o straordinarie per trasporto così di viaggiatori, come di merci, potranno eseguirsi, purchè i concessionari abbiano preso tutte le misure e precauzioni richieste dalla guarentigia della sicurezza pubblica e della regolarità del servizio ordinario.

Art. 283. — Le ferrovie pubbliche concesse all'industria privata sono soggette al pagamento d'ogni sorta di tributo pubblico stabilito dalla legge à carico degli stabili nei paesi attraversati dalle loro linee.

Tali tributi, per quanto riguarda al suolo occupato dal corpo delle ferrovie e dalle loro dipendenze, verranno fissati in ragione di superficie ed in somma non diversa da quella per cui il suolo medesimo veniva tassato nell'anteriore sua destinazione.

Le fabbriche per uffici, alloggi e sale di aspetto, tettoie, rimesse, magazzini, officine, case cantoniere ed altre, quantunque attinenti al servizio delle strade ferrate, saranno censite per parificamento agli altri fabbricati delle località in cui si trovano situate.

Art. 284. — Se altro termine più o meno lungo non sarà stato fissato dall'atto di concessione, dopo scaduti trenta anni dal giorno nel quale una ferrovia pubblica concessa all'industria privata sarà stata aperta al permanente esercizio sopra tutta la sua lunghezza, avrà diritto il Governo di farne a qual-

sivoglia epoca il riscatto, previo diffidamento di un anno almeno da darsi al concessionario, ove pure diverso termine non sia stato nella concessione stabilito.

In tal caso al detto concessionario, per tutto il tempo che rimarrà ancora a trascorrere fino all' estinzione del suo privilegio, verrà corrisposta una annualità eguale alla terza parte della somma dei prodotti netti ottenuti dalla ferrovia nei tre dei cinque anni immediatamente precedenti al diffidamento che diedero prodotto maggiore. Oltre a ciò gli si pagherà al momento del riscatto od a quell' altra epoca che dalla concessione fosse stata prestabilita, l' importare degli oggetti mobili e provviste indicate all' Art. 249, di cui tanto il Governo sarà in diritto di esigere la cessione, quanto il concessionario di obbligarlo a fare l' acquisto al prezzo risultante da stima fissata d' accordo, ed in caso di dissenso rimessa a giudizio d' arbitri.

La suddetta annualità potrà essere a scelta del concessionario convertita in un capitale corrispondente all' annualità stessa col ragguaglio del cinque per cento da pagarsi all'atto del riscatto.

Art. 285. — Ogni volta che dai conti del concessionario risulti che l' annuo prodotto netto di una ferrovia, ragguagliato sull' ultimo scorso quinquennio, eccede il dieci per cento, se altro minor limite non sarà stabilito dall' atto di concessione, il Governo avrà diritto ad una partecipazione negli utili eguale alla metà del soprappiù.

Tale diritto potrà egli cominciare ad esercitare soltanto dopo scaduti quindici anni dal giorno della apertura della ferrovia al permanente esercizio sull' intiera sua linea, se nell' atto di concessione non sarà stata espressamente fissata epoca più lontana.

Si dichiara poi intendersi per prodotto netto quello che rimane del prodotto lordo, detratte le spese d' esercizio, di manutenzione e riparazione ordinaria e straordinaria, i canoni e i tributi pubblici, le spese di amministrazione, quelle di sorveglianza del Governo, ove ne sia il caso, il fondo di riserva e quello d' estinzione del capitale di primo stabilimento.

Il Governo potrà rinunciare alla compartecipazione dei prodotti, cui avrebbe dritto, imponendo al concessionario un abbassamento corrispondente nelle tariffe.

ART. 286. — Per l'esercizio dei dritti che le disposizioni dei due articoli precedenti conferiscono al Governo, come anche per l'accertamento degli oneri che gli imponesse una concessione fatta con garanzia di un minimo d'interesse sul capitale o di un minimo di prodotto, il concessionario dovrà sempre assoggettarsi alle regole che verranno prescritte per la verificazione delle spese e prodotti di ogni sorta, e dar comunicazione ai commissari di esso Governo dei conti di dette spese e prodotti e dei documenti giustificativi.

ART. 287. — Il Governo fa sorvegliare la buona esecuzione dei lavori di costruzione delle ferrovie concesse all'industria privata, e l'andamento e gestione della loro manutenzione ed esercizio da commissari tecnici e da commissari amministrativi.

Senza incagliare la libera azione dei concessionari per riguardo alla scelta ed impiego degli agenti e dei mezzi di esecuzione, la sorveglianza dei commissari anzidetti avrà per iscopo di riconoscere se vengano nell'interesse pubblico adempiute le condizioni ed obblighi imposti dalla presente legge, come pure dai regolamenti emanati in esecuzione della medesima e degli atti di concessione, e di esigere tale adempimento se i detti concessionari se ne discostassero.

Conseguentemente i commissari tecnici potranno ordinare la riforma dei lavori che riconoscessero non eseguiti giusta le buone regole dell'arte ed in conformità dei progetti approvati e delle stabilite condizioni, e farne sospendere la continuazione ove alla detta riforma i concessionari non si prestassero; nel qual caso l'Amministrazione superiore, intese le osservazioni dei concessionari medesimi, potrà farvi dar opera d'uffizio, ove il caso lo richieda.

Incumbenza dei commissari tecnici, quando le ferrovie sieno aperte all'esercizio, è di sorvegliare alla buona manutenzione loro e delle loro dipendenze ed accessorii, come anche del materiale fisso e mobile, ed alla regolare condotta del detto esercizio.

I commissari amministrativi invigileranno sulla esatta applicazione delle tariffe, sull'eseguimento delle convenzioni che si fossero stipulate dai concessionari col Governo o con altri concessionari sotto l'approvazione del Governo, e sull'osservanza delle leggi e dei regolamenti di polizia e d'ordine pubblico in vigore.

Le attribuzioni dei commissari del Governo ed i loro rapporti coi concessionari saranno determinati da uno speciale regolamento d'ordine pubblico.

Art. 288. — Gli onorari dei commissari ed altri uffiziali delegati dall'Amministrazione superiore ed in generale le spese tutte di visite, di sorveglianza e di collaudazione dei lavori di costruzione delle ferrovie concesse all'industria privata, non che quelle di sorveglianza sulla loro manutenzione ed esercizio, saranno sempre a carico dei concessionari, i quali dovranno pagarle nel modo e tempi che verranno stabiliti negli atti di concessione.

Art. 289. — I concessionari di ferrovie pubbliche sono sottoposti all'osservanza non solo delle prescrizioni della presente legge e dei regolamenti di polizia e di sicurezza pubblica emanati in esecuzione della medesima, ma anche di quelle misure e disposizioni speciali che l'Amministrazione superiore, sentite le loro osservazioni, potrebbe prescrivere per assicurare la polizia, il regolare esercizio e la conservazione delle ferrovie e delle loro dipendenze.

Saranno sempre a carico dei concessionari le spese occorrenti o che avrà cagionate l'esecuzione della legge, regolamenti, misure e disposizioni anzidette.

Art. 290. — I concessionari dell'esercizio delle ferrovie pubbliche, siano essi semplici individui o società riconosciute dalle leggi, sono civilmente risponsali tanto verso lo Stato quanto verso i corpi morali ed i privati, dei danni che i loro amministratori, preposti, impiegati ed agenti qualunque, applicati al servizio delle linee concesse, cagionassero nell'esercizio delle proprie funzioni.

Pari responsabilità verso lo Stato pesa sugli anzidetti con-

cessionari per ogni danno procedente dalla inesecuzione di alcuna delle condizioni della concessione rispettiva, e dall'inosservanza dei propri regolamenti e statuti.

I risarcimenti, ai quali i concessionari saranno tenuti in dipendenza di queste disposizioni, saranno dovuti pel fatto solo dell' inesecuzione delle condizioni stipulate, eccettuati i casi di forza maggiore legalmente accertati.

ART. 291. — Allorchè i concessionari della costruzione o dell'esercizio di una strada ferrata pubblica contravverranno alle condizioni degli atti di concessione, oppure alle decisioni del Ministero dei lavori pubblici, pronunziate in eseguimento delle dette condizioni per tutto ciò che riguarda al servizio della navigazione e delle fluitazioni, al buon regime ed al libero deflusso delle acque pubbliche e private, alla buona conservazione ed alla facile praticabilità delle strade pubbliche, ne verrà steso verbale per l'ulteriore corso giuridico presso i tribunali ordinari.

Tali contravvenzioni saranno punite con multa da lire 300 a 3000.

L'Amministrazione pubblica potrà inoltre prendere immediatamente tutte le misure provvisionali necessarie per far cessare il danno e la contravvenzione; e le spese che saranno cagionate dall'esecuzione di queste misure verranno riscosse a carico dei concessionari, come in materia di contribuzioni pubbliche.

ART. 292. — Gli atti relativi all'acquisto e all'espropriazione dei terreni ed altri stabili necessari per la costruzione delle ferrovie pubbliche, concesse all'industria privata e delle loro dipendenze ed accessorii, non saranno soggetti che al pagamento di un diritto fisso da determinarsi in ciascun atto di concessione ed andranno esenti da qualsivoglia diritto proporzionale di registro.

Essi potranno sempre venire estesi nelle forme concesse per quelle espropriazioni che si fanno per opere di utilità pubblica nell'interesse dello Stato.

ART. 293. — Saranno dichiarati negli atti di concessione quei favori che il Governo volesse accordare ai concessionari

di ferrovie pubbliche, così pei trasporti sulle ferrovie esercitate dallo Stato di materiali necessari per la loro costruzione, esercizio e conservazione, come in materia doganale per l'introduzione dall' estero dei ferri ed altri metalli lavorati, meccanismi ed utensili d'ogni genere esclusivamente destinati ed assolutamente necessari pel primo completo armamento e per ogni accessorio fisso occorrente per metterle in istato d'esercizio, comprese le macchine o mobili o fisse necessarie per la locomozione.

Per godere di tali favori dovranno i concessionari assoggettarsi a tutte le cautele che venissero a tale riguardo prescritte dal Ministero delle finanze.

ART. 294. — Non verrà mai ammesso alcun reclamo dei concessionari delle ferrovie pubbliche pel fatto di modificazioni che potessero venire introdotte nei diritti di pedaggio, nei dazi pubblici o nelle tariffe doganali che si stabilissero dopo le concessioni.

ART. 295. — Quando la concessione della costruzione ed esercizio di una ferrovia pubblica sia stata fatta a favore d'un individuo o di una società in nome collettivo, o di una società in accomandita, sarà sempre in facoltà al concessionario di cedere ad una società anonima i diritti e le ragioni che gli competono tanto per la costruzione, quanto per l'esercizio e manutenzione.

In tale caso la società anonima dovrà costituirsi con un capitale che sarà determinato dal Governo, e sarà retta da uno statuto, il quale dovrà essere sottoposto all'approvazione del Governo medesimo in conformità delle leggi sulla materia.

ART. 296. — Gl' individui e le società concessionarie di ferrovie pubbliche sono autorizzati a fare quei regolamenti che credessero opportuni per la loro amministrazione interna.

I regolamenti però che esse facessero pel servizio esterno e per l'esercizio delle ferrovie saranno soggetti alla preventiva approvazione del Governo, e saranno anche obbligatorii per quegli individui o società che ottenessero ulteriormente la concessione di diramazioni o di prolungamenti delle dette ferrovie, per tutto quanto può riguardare il servizio comune.

ART. 297. — Non saranno ammessi sequestri a favore di

terzi sugli averi di una società anonima concessionaria della costruzione o dell'esercizio di una ferrovia pubblica, sul capitale, interessi o dividendi delle azioni costituenti il fondo sociale. Gli eredi perciò od i creditori degli azionisti non potranno sotto alcun pretesto provocare l'apposizione dei sigilli sopra i beni e gli averi della società, nè prendere ingerenza di sorta nella sua amministrazione. Dovranno anzi per l'esercizio dei loro diritti riferirsi agli inventari sociali ed alle deliberazioni dell'assemblea generale.

Art. 298. — Ogniqualvolta l'Amministrazione superiore crederà essere il caso di modificare qualche proposizione dei concessionari, essa dovrà, salvo i casi d'urgenza, intendere questi nelle loro osservazioni prima di prescrivere le modificazioni.

Art. 299. — Le ferrovie pubbliche concesse all'industria privata prima della promulgazione della presente legge continueranno ad essere rette, fino alla estinzione del loro privilegio, dai loro atti di concessione e dalle disposizioni legislative o regolamentari a cui questi si riferiscono. Le prescrizioni della presente legge saranno loro applicabili soltanto per gli oggetti di ordine pubblico e di polizia generale, e per quelli a cui i detti atti non avessero provveduto.

Art. 300. — L'approvazione superiore dei progetti tecnici delle ferrovie private di seconda categoria non conferisce a chi intende di costrurle il diritto d'intraprendere i lavori, se prima egli non avrà fatto constare presso l'autorità amministrativa locale e, ove d'uopo, presso chi esercita la ferrovia pubblica, alla quale la ferrovia privata deve congiungersi, di aver compiuto a tutto ciò che la legge prescrive per l'esercizio della servitù attiva di passaggio nelle altrui proprietà.

Capo VI.

Polizia delle strade ferrate.

Art. 301. — L'ingresso, le fermate e la circolazione delle carrozze e carri destinati al trasporto di persone e merci nei

cortili e piazze annesse alle stazioni delle ferrovie pubbliche sono sottoposti a regolamenti d'ordine pubblico, da approvarsi dal Ministero dei lavori pubblici.

ART. 302. — È proibito a qualsivoglia persona estranea al servizio di una ferrovia pubblica d'introdursi, di circolare o di fermarsi nel recinto di essa o delle sue dipendenze, eccettuati i luoghi delle stazioni destinati per l'accesso ai convogli o per la spedizione delle merci e le traversate a raso nel tempo in cui per opera del personale della strada ferrata sono tenute aperte, d'introdurvi animali e di farvi circolare o stanziare vetture o macchine estranee al servizio.

Tale divieto non è applicabile ai funzionari amministrativi o politici, agli agenti della forza pubblica, della pubblica sicurezza e dell'Amministrazione delle finanze dello Stato che verranno indicati dal Ministero dei lavori pubblici, il quale determinerà pure, intesi i concessionari, le opportune misure speciali di precauzione.

ART. 303. — I cantonieri, i guardiani e gli altri agenti di una strada ferrata faranno uscire immediatamente qualunque persona si fosse introdotta nel recinto di essa strada e sue dipendenze, o nelle vetture in cui non avesse diritto di entrare.

In caso di resistenza, qualunque impiegato della ferrovia potrà chiedere l'assistenza della forza pubblica.

Gli animali abbandonati che si trovassero nel suddetto recinto saranno fermati e posti sotto sequestro.

ART. 304. — Chi esercita una ferrovia pubblica dovrà tenersi provvisto di quei mezzi di soccorso che sono i più necessari nei casi di sinistri in quelle stazioni che verranno designate dal Ministero dei lavori pubblici.

ART. 305. — Durante il servizio delle ore notturne, le stazioni ed i loro accessi dovranno essere illuminati.

Lo saranno eziandio quelle traversate a raso per le quali la superiore Amministrazione giudicasse ciò necessario per motivi di pubblica sicurezza.

Saranno pure muniti di lumi esterni di segnale i convogli durante la notte secondo un sistema da approvarsi dal Ministero.

Le vetture dei viaggiatori dovranno parimente essere illuminate nel loro interno durante la notte, e nel passaggio di quei sotterranei che verranno designati dal Ministero.

Art. 306. — Lungo qualsivoglia ferrovia pubblica sarà distribuito e mantenuto, sì di giorno che di notte, tanto per la conservazione, quanto per la custodia e sorveglianza, il numero di agenti necessario per assicurare la libera circolazione dei convogli e la trasmissione dei segnali.

Art. 307. — Qualsiasi agente od impiegato incaricato di funzioni di servizio pubblico sopra una strada ferrata pubblica dovrà essere vestito di uniforme o portare un segno distintivo.

Art. 308. — I capi-stazione, i macchinisti conduttori delle locomotive e gli ufficiali telegrafici sulle ferrovie pubbliche dovranno avere la capacità e l'attitudine necessarie comprovate nei modi che saranno prescritti dal Ministero dei lavori pubblici.

Art. 309. — Chi si serve delle ferrovie pubbliche per viaggiare o per trasportare oggetti deve osservare tutte le prescrizioni relative, ed uniformarsi alle avvertenze che a siffatto riguardo gli saranno date dal personale applicato all'esercizio, e sarà responsale delle infrazioni alle leggi e regolamenti daziari provenienti dal fatto suo.

Art. 310. — Le contravvenzioni alle disposizioni della presente legge contenute nel capo IV di questo titolo sono punite con pene di polizia, con ammende e multe fino a L. 300. oltre al risarcimento dei danni ed a quelle maggiori pene in cui i contravventori possono essere incorsi a termine del Codice penale, ed oltre all'obbligo di rimettere le cose in pristino nel termine che verrà prefisso, in mancanza di che sarà provveduto d'ufficio a loro maggiori spese.

Nei casi d'urgenza gli ufficiali addetti al servizio delle ferrovie esercitate tanto dallo Stato quanto dall'industria privata, potranno, previo processo verbale, far togliere anche prima della sentenza sulla contravvenzione, ogni opera od oggetto dannoso al servizio.

I contravventori potranno venire per le vie amministrative assoluti dall'obbligo della restituzione delle cose in pristino

nei casi contemplati nell'articolo 239 della presente legge, se il Ministero dei lavori pubblici, in seguito a relativa domanda, legittimerà il loro operato.

ART. 311. — Le contravvenzioni all'articolo 303 nei casi di opposizione o resistenza saranno punite con pene di polizia.

ART. 312. — Qualunque macchinista o conduttore guardafreno abbia abbandonato il suo posto mentre un convoglio è in corso, sarà punito col carcere da sei mesi a due anni.

ART. 313. — Se una ferrovia è esercitata a spese e per conto dello Stato, questo incorre verso i privati nella stessa responsabilità dichiarata dall'art. 290 a carico dei concessionari delle ferrovie concesse alla industria privata.

ART. 314. — I verbali di accertamento delle contravvenzioni, contemplati nell'art. 291, dovranno essere stesi sia dai commissari tecnici od amministrativi del Governo o dagli ufficiali da essi dipendenti, sia dagl'ingegneri capi ed altri ufficiali del genio civile nelle rispettive provincie.

Alla osservanza di tutte le altre disposizioni del presente capo sono in obbligo di sorvegliare gli agenti di polizia giudiziaria, i commissari, gl'ingegneri e tutti gli altri agenti applicati all'esercizio, alla custodia ed alla manutenzione delle ferrovie.

Le infrazioni delle suddette disposizioni, costituiscano esse crimini o delitti, o semplici contravvenzioni, potranno essere accertate col mezzo di verbali stesi dai suddetti funzionari, impiegati ed agenti.

Per la legalità dei detti verbali, gl'impiegati ed agenti di ogni grado, applicati alle ferrovie concesse all'industria privata, dovranno essere giurati nelle forme volute dalla legge. Tale obbligo si estende ai cantonieri, guardiani ed altri agenti subalterni applicati alle ferrovie esercitate dal Governo.

ART. 315. — I verbali stesi dagli agenti di polizia giudiziaria, dagli ingegneri, aiutanti ed assistenti del genio civile, dai capi-stazione delle ferrovie esercitate dallo Stato e dai commissari di Governo sono esenti dalla conferma; tutti gli altri saranno confermati entro i tre giorni successivi a quello

del reato, davanti al giudice del mandamento in cui il medesimo sarà stato commesso, o davanti quello del mandamento di residenza dell'autore del verbale.

Art. 316. — I verbali, stesi e confermati a norma dei due articoli precedenti, faranno fede sino a prova contraria pei fatti punibili con pene non maggiori delle correzionali.

Quanto ai reati più gravi, i verbali saranno trasmessi al fisco, acciocchè si proceda nelle forme ordinarie.

Art. 317. — Un regolamento approvato con R. Decreto, previo parere del Consiglio di Stato, stabilirà per tutto quanto concerne la polizia, la sicurezza e la regolarità dell'esercizio delle ferrovie pubbliche, le norme speciali da osservarsi, per la esecuzione della presente legge, nello stabilimento e conservazione del corpo di dette ferrovie e loro dipendenze; nell'accettazione, impiego e conservazione del materiale mobile; nella composizione dei convogli; nella partenza, nella corsa e negli arrivi dei medesimi; nella riscossione delle tasse e delle spese accessorie; nella sorveglianza sull'esercizio e sulla manutenzione, e nelle misure d'ordine concernenti così i viaggiatori come le persone estranee al servizio.

Il detto regolamento potrà comminare pene di polizia e multe fino alla somma di lire 1000; e le contravvenzioni al medesimo saranno accertate nelle forme prescritte agli articoli precedenti.

Art. 318. — Le disposizioni del presente capo, che concernono la sicurezza delle persone e delle cose, e la pubblica igiene nell'esercizio delle ferrovie, sono anche applicabili alle ferrovie private.

Sorvegliano alla loro osservanza i prefetti delle provincie.

INDICE.

LEGGE, TRATTATO, CONVENZIONE, E CAPITOLATO D'ONERI.

ALLEGATI.

Ferrovie Livornesi.

Ferrovia Ligure.

Ferrovia Maremmana.

Ferrovia Centrale Toscana.

Ferrovie Romane.

Ferrovie Italiane.